

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

Area Ambiente, Energia

DI CONCERTO CON:

- **Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree**

OGGETTO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) RELATIVA AL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO 'POST EXPO - MIND: PROGETTO DI RIGENERAZIONE PER UNO SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE' - PARERE MOTIVATO, AI SENSI DELLA DIRETTIVA 2001/42/CE E DEL D.LGS. N. 152 DEL 3 APRILE 2006 E S.M.I.

Responsabile Procedimento L.241/1990 : *Caterina Colombo - Area Ambiente, Energia*

IL DIRETTORE (Area Ambiente, Energia)

VISTO

- ✓ " la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente;
- ✓ " il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e successive modifiche, in particolare il Titolo I, avente ad oggetto: "Principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la valutazione d'incidenza e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)" e il Titolo II, avente ad oggetto: "La Valutazione Ambientale Strategica";
- ✓ " la Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 e successive modifiche, avente ad oggetto "Legge per il governo del territorio" ed in particolare l'art. 4 "Valutazione ambientale dei piani", legge con la quale la Regione Lombardia già dava attuazione alla citata Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001;
- ✓ " la Deliberazione del Consiglio Regionale Lombardia n. 8/351 del 13 marzo 2007, che ha approvato gli "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi", in attuazione dell'art. 4, comma 1, della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 e successive modifiche;
- ✓ " la Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 8/6420 del 27 dicembre 2007, che ha approvato la "Determinazione della procedura di Valutazione Ambientale di piani e programmi - VAS", come modificata dalla Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 8/10971 del 30 dicembre 2009 ed entrambe, successivamente, modificate ed integrate dalla Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 9/761 del 10 novembre 2010;
- ✓ " l'art.5 comma 1 lettere m-ter) e p) e l'art.15 c.1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. che definiscono il Parere Motivato come il provvedimento obbligatorio, contenente eventuali osservazioni e condizioni, che conclude la fase di valutazione di VAS, espresso dall'Autorità Competente sulla base delle attività tecnico-istruttorie svolte in collaborazione con l'Autorità Procedente e delle osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati a seguito della messa a disposizione dei documenti facenti parte la procedura di Valutazione Ambientale Strategica e delle Conferenze di Valutazione svolte;
- ✓ " l'art. 107 del Decreto Legislativo del 18 agosto 2000 n. 267;
- ✓ " l'art. 71 del vigente Statuto del Comune di Milano.

PRESUPPOSTO

Premesso che:

- il presente provvedimento rientra tra le attività e gli adempimenti per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dei Piani e Programmi di interesse comunale attribuiti all'Area Ambiente ed Energia con Determinazione del Direttore Generale del Comune di Milano n. 61 del 27 ottobre 2011, che ha attribuito al Settore Politiche Ambientali (oggi Area Ambiente ed Energia) le competenze per la gestione delle procedure comunali di Valutazione Ambientale Strategica, in qualità di Autorità Competente;
- il Parere Motivato viene formulato dall'Autorità Competente per la VAS, in collaborazione con l'Autorità Procedente - in capo all'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione delle Aree - ai

sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i; ai fini dell'adozione del Programma Integrato di Intervento 'Post Expo – Mind- Progetto di Rigenerazione per uno sviluppo urbano sostenibile' (di seguito 'PII MIND').

Preso atto che:

- il PII MIND è uno strumento sovracomunale, interessando i territori comunali di Milano e di Rho; pertanto il Comune di Rho, con nota PG 0038194 del 03/07/2017, ha delegato il Comune di Milano quale Autorità Procedente per il procedimento di VAS del PII anche ai fini dell'individuazione dell'Autorità Competente nel medesimo procedimento;
- pertanto, con Determinazione Dirigenziale n. 37/2017 del 19/07/2017 (in atti PG 334395/2017), il Direttore dell'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree del Comune di Milano, in qualità di Autorità Procedente, ha dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del PII MIND;
- l'avviso del relativo avvio del procedimento è stato pubblicato in data 26/07/2017 all'Albo Pretorio del Comune di Milano, sul sito web istituzionale del Comune di Milano, sul sito regionale SIVAS;
- con Determinazione Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (in atti PG 527849/2017) il Direttore dell'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree del Comune di Milano d'intesa con il Direttore dell'Area Ambiente e Energia, con riferimento al procedimento di VAS, ha individuato:
 - i soggetti competenti in materia ambientale da consultare obbligatoriamente;
 - gli enti territorialmente interessati da consultare obbligatoriamente;
 - i soggetti funzionalmente interessati da invitare alla Conferenza di Valutazione;
 - i singoli soggetti del pubblico interessati all'iter decisionale;
- ha altresì definito le modalità di svolgimento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e le modalità di informazione e comunicazione secondo il percorso metodologico-procedurale di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni dettato dalle disposizioni regionali di determinazione procedurale di VAS di Piani e Programmi, di cui all'allegato 1 della D.G.R. n. IX/761 del 10/11/2010;
- in data 22/12/2017, l'Autorità Procedente ha pubblicato sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione presso gli Uffici comunali, a far data dal 22/12/2017 al 22/01/2018, il Documento di scoping. Di tale deposito è stata data comunicazione, attraverso posta elettronica certificata, a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017). Il Comune di Rho ha altresì proceduto alla pubblicazione sul proprio sito web del Documento di scoping;
- in data 17/01/2018 si è tenuta la prima Conferenza di Valutazione-seduta introduttiva, il cui verbale è stato pubblicato sul sito regionale SIVAS e che si allega quale parte integrante e sostanziale al presente Parere Motivato (Allegato n. 2). Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017);
- al Documento di scoping sono complessivamente pervenuti dodici contributi, di cui tre successivamente alla scadenza del termine della messa a disposizione; di tutti i contenuti si è tenuto debitamente conto nella stesura del Rapporto Ambientale;
- in data 26/09/2018 al fine di raccogliere contributi utili alla redazione della Proposta di PII e del relativo Rapporto Ambientale si è tenuto un Forum pubblico, di cui si è dato avviso con pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e sul sito web del Comune di Rho, al quale sono stati invitati tramite posta elettronica certificata tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017) ed altri soggetti interessati;
- dei contributi pervenuti nell'ambito del Forum si è tenuto debitamente conto nella stesura del Rapporto Ambientale;
- in data 21/12/2018, l'Autorità Procedente ha pubblicato sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione presso gli Uffici comunali, a far data dal 21/12/2018 al 19/02/2019, la proposta del PII MIND unitamente al relativo Rapporto Ambientale e alla relativa Sintesi non Tecnica; tale pubblicazione è stata effettuata anche dal Comune di Rho sul proprio sito web;
- in data 21/12/2018, l'Autorità Procedente ha pubblicato l'avviso di messa a disposizione della documentazione, di cui al punto precedente, sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale;

della messa a disposizione è stata altresì data comunicazione specifica, attraverso posta elettronica certificata, a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017);

- in data 28/01/2019 si è tenuta la seconda Conferenza di Valutazione- seduta conclusiva, il cui verbale è stato pubblicato sul sito web regionale SIVAS e che si allega quale parte integrante e sostanziale al presente Parere Motivato (Allegato n. 2). Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017);
- a seguito della messa a disposizione sono complessivamente pervenuti tredici osservazioni e contributi, di cui cinque successivamente alla scadenza del termine previsto;
- tutte le osservazioni e contributi di cui al punto precedente, depositate in atti presso gli Uffici Comunali, sono state analizzate e suddivise per temi trattati;
- le suddette osservazioni e contributi sono stati elencati nell'Allegato n. 1 denominato "*Relazione Istruttoria del Parere Motivato alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa al PII MIND*" (di seguito Relazione Istruttoria), nonché valutate e controdedotte puntualmente, così come riportato al Cap. 5 della Relazione Istruttoria;
- le osservazioni e contributi sono riportate integralmente nell'Allegato n. 3, quale parte integrante e sostanziale del presente Parere Motivato;
- l'esito di tale valutazione e controdeduzione è riportato al Cap. 5 della Relazione Istruttoria succitata;

Considerato che

l'Autorità Competente per la VAS esprime il Parere Motivato del PII MIND basandosi sugli esiti delle risultanze dell'attività tecnico-istruttorie svolte in collaborazione con l'Autorità Procedente, aventi ad oggetto l'esame dei contenuti del Piano succitato, del relativo Rapporto Ambientale, dei pareri, contributi e osservazioni pervenuti in fase di consultazione;

Dato atto che

il presente provvedimento viene espresso nei termini previsti dall'art. 15, comma 1 del D.Lgs. 152/06, e cioè a seguito della conclusione di tutte le consultazioni;

DETERMINA

Per tutto quanto esposto

- di esprimere, ai sensi dell'art. 15, comma 1, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152 e s.m.i., **Parere Motivato Positivo circa la compatibilità ambientale** della proposta di PII MIND, **a condizione che**:

- a. vengano attuati tutti i contenuti del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica;
- b. vengano recepite le prescrizioni e suggerimenti/raccomandazioni (di seguito riportate in forma tabellare) contenuti al Cap. 5 della Relazione Istruttoria allegata al presente provvedimento (Allegato n.1), di cui è parte integrante e sostanziale;

- di stabilire che il presente provvedimento venga menzionato nell'atto di adozione del PII e che le condizioni poste siano riportate nella Dichiarazione di Sintesi, dove sarà motivato il loro accoglimento;

e disponendo

1. che l'Autorità Procedente provveda a comunicare il presente parere ai soggetti competenti in materia ambientale, agli Enti territorialmente interessati ed ai soggetti funzionalmente interessati, individuati con Determinazione Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (PG 527849/2017) del Direttore

- dell'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione delle Aree d'intesa con il Direttore dell'Area Ambiente e Energia;
2. che l'Autorità Procedente provveda alla divulgazione del presente parere per mezzo di pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia (SIVAS), nonché all'Albo Pretorio del Comune di Milano.

IL DIRETTORE DI AREA
Giuseppina Sordi (Dirigente Adottante)

IL DIRETTORE DI AREA
Giancarlo Tancredi (Resp. di concerto)

ALLEGATO 1

RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL PARERE MOTIVATO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) RELATIVA AL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO 'POST EXPO – MIND: PROGETTO DI RIGENERAZIONE PER UNO SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE'

PREMESSA	3
1. ASPETTI PROCEDURALI	3
1.1 AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VAS.....	3
1.2 SOGGETTI COINVOLTI E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO	3
1.3 CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE	5
1.4 CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI RICEVUTI.....	6
2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E LA COSTRUZIONE DEL PIANO	7
3. EFFETTI AMBIENTALI ATTESI E MONITORAGGIO	12
4. LE VALUTAZIONI SVOLTE DALLE AUTORITA' COMPETENTE E PROCEDENTE PER LA VAS CIRCA LE OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI DEI SOGGETTI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA.....	24
5. CONCLUSIONI	25
5.1 INDICAZIONI, RACCOMANDAZIONI E SUGGERIMENTI	25

PREMESSA

La presente Relazione Istruttoria costituisce parte integrante e sostanziale del Parere Motivato e rappresenta il risultato dell'attività tecnico-istruttoria svolta in collaborazione tra l'Autorità Competente e l'Autorità Procedente per la VAS.

Tale attività, così come disposto dall'art. 15 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., si è basata sulla valutazione di tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, suggerimenti e contributi inoltrati in sede di consultazione pubblica.

1. ASPETTI PROCEDURALI

1.1 AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VAS

Con D.p.g.r. n. 7471 del 4/08/2011 è stato approvato l'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Rho, Poste Italiane S.p.a. e con l'adesione delle Società Expo 2015 S.p.a. ed Arexpo S.p.A., finalizzato a consentire la realizzazione dell'Esposizione Universale 2015, anche attraverso la definizione della idonea disciplina urbanistica e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento (di seguito "AdP Expo").

Nella seduta del 30 marzo 2017 il Collegio di Vigilanza dell'AdP Expo ha dato mandato per l'avvio della procedura di VAS relativamente alla fase successiva allo svolgimento di Expo 2015 per la riqualificazione dell'area, prevedendo l'approvazione di un Programma Integrato d'Intervento o di un idoneo atto di programmazione negoziata.

Trattandosi di strumento sovracomunale il Comune di Rho, con nota PG 0038194 del 03.07.2017, ha delegato il Comune di Milano quale Autorità procedente per l'approvazione del suddetto strumento urbanistico, fermo restando che l'intero procedimento di VAS sia condiviso tra le due amministrazioni comunali.

Pertanto, con Determinazione Dirigenziale n. 37/2017 del 19/07/2017 (in atti PG 334395/2017), l'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree del Comune di Milano, in qualità di Autorità procedente, ha dato avvio al procedimento di VAS del Programma Integrato di Intervento 'Post Expo – MIND: Progetto di rigenerazione per uno sviluppo urbano sostenibile' (di seguito 'PII MIND'), dandone contestuale avviso con pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune di Milano, sul sito web istituzionale del Comune di Milano e sul sito regionale SIVAS.

1.2 SOGGETTI COINVOLTI E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO

Con Determinazione Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (in atti PG 527849/2017) il Direttore dell'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree del Comune di Milano d'intesa con il Direttore dell'Area Ambiente e Energia del Comune di Milano, Autorità competente per la VAS, con riferimento al procedimento di VAS, ha individuato i soggetti e gli Enti interessati nel processo di VAS, riportati nella tabella seguente:

Soggetti da consultare obbligatoriamente

Soggetti competenti in materia ambientale

- ARPA Lombardia – Dipartimento di Milano e Monza Brianza
- ATS Milano – Città Metropolitana
- Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano

Enti territorialmente interessati

- ARPA Lombardia – Dipartimento di Milano e Monza Brianza
- ATS Milano – Città Metropolitana
- Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano

Soggetti funzionalmente interessati da invitare alla Conferenza di Valutazione

- Municipio n. 8
- AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po)
- ETVilloresi (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi)
- ATO Città Metropolitana di Milano;
- MM s.p.a.(Metropolitana Milanese)
- Agenzia di bacino del TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia
- Unareti s.p.a.;
- ATM s.p.a
- ASPI s.p.a (Autostrade per l'Italia);
- Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.;
- ANAS
- SATAP
- Società RFI
- Terna s.p.a
- Enel
- Hera luce
- Amiacque
- STIE
- Rete Fognatura consortile: IANOMI s.p.a.
- NED - NUOVENERGIE DISTRIBUZIONE s.r.l.SNAM RETE GAS
- Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
- Ente Nazionale per Assistenza al Volo (ENAV)

- Società Fiera Milano s.p.a
- Società Poste
- Società Euromilano s.p.a
- Società Expo 2015 in liquidazione

Singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale

- associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale
- associazioni delle categorie interessate
- ordini e collegi professionali
- rappresentanze estere
- consorzi irrigui, di bonifica e di depurazione
- università ed enti di ricerca
- soggetti gestori dei servizi pubblici operanti sul territorio di Milano
- singoli cittadini o associazioni di cittadini ed altre forme associate di cittadini che possono subire gli effetti della procedura decisionale in materia ambientale o che abbiano un interesse in tale procedura

1.3 CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE

In data 22/12/2017, l'Autorità Procedente ha pubblicato sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione presso gli Uffici comunali, a far data dal 22/12/2017 al 22/01/2018, il Documento di scoping. Di tale deposito è stata data comunicazione, attraverso posta elettronica certificata, a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017). Il Comune di Rho ha altresì proceduto alla pubblicazione sul proprio sito web del Documento di scoping.

In data 17/01/2018 si è tenuta la prima Conferenza di Valutazione-seduta introduttiva, il cui verbale è stato pubblicato sul sito regionale SIVAS e allegato quale parte integrante e sostanziale del presente Parere Motivato (Allegato n. 1). Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017).

Il processo di costruzione del PII e della relativa VAS è stato supportato dallo svolgimento di un Forum Pubblico, che si è tenuto il 26/09/2018 presso l'Auditorium Cascina Triulza. Il Forum ha costituito un momento di confronto con la cittadinanza e i soggetti interessati: la scelta di effettuarlo in una fase antecedente alla messa a disposizione della proposta di PII e del relativo Rapporto Ambientale ha permesso di raccogliere dei suggerimenti e dei contributi utili alla costruzione delle proposte progettuali del PII e all'elaborazione del relativo Rapporto Ambientale.

In data 21/12/2018, l'Autorità Procedente ha pubblicato sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione presso gli Uffici comunali, a far data dal 21/12/2018

al 19/02/2019, la proposta del PII Post MIND unitamente al relativo Rapporto Ambientale e alla relativa Sintesi non Tecnica. Tale pubblicazione è stata effettuata anche dal Comune di Rho sul proprio sito web. Nella stessa data l'Autorità Procedente ha pubblicato l'avviso di messa a disposizione della suddetta documentazione sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale).

In data 28/01/2019 si è tenuta la seconda Conferenza di Valutazione- seduta conclusiva, il cui verbale è stato pubblicato sul sito web regionale SIVAS ed è allegato al presente Parere Motivato (Allegato n. 2). Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017).

1.4 CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI RICEVUTI

A seguito della messa a disposizione della proposta del PII MIND, del relativo Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, sono pervenuti complessivamente tredici osservazioni e contributi, che di seguito si elencano.

COD_ VAS	PG	DATA PG	ISTANTE	TEMI
OV_01	002671/2019	18/01/2019	AUTOSTRADE PER L'ITALIA	MOBILITA'
OV_02	0037158/2019	25/01/2019	ATM	MOBILITA'
OV_03	0045821/2019	30/01/2019	TERNA RETE ITALIANA	RETE ELETTRICA
OV_04	0075989/2019	18/02/2019	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	AMBIENTE
OV_05	0078552/2019	19/02/2019	REGIONE LOMBARDIA - Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e mobilità Sostenibile	MOBILITA'
OV_06	0078547/2019	19/02/2019	COMUNE DI BARANZATE	MOBILITA'-CONNESSIONI CON IL TERRITORIO
OV_07	0078540/2019	19/02/2019	ATO	ACQUE
OV_08	0078556/2019	19/02/2019	ARPA	AMBIENTE
OV_09	0081009/2019	20/02/2019	REGIONE LOMBARDIA – DIREZIONE GENERALE ENTI LOCALI E PICCOLI COMUNI	ACQUE
OV_10	0079386/2019	20/02/2019	SERRAVALLE	MOBILITA'
OV_11	0079367/2019	20/02/2019	COMUNE DI RHO	ACUSTICA/MOBILITA'
OV_12	0087663/2019	25/02/2019	COMUNE DI PERO	MOBILITA'

OV_013	0088024/2019	25/02/2019	EST TICINO VILLORESI	VIA ACQUA SUD
--------	--------------	------------	----------------------	---------------

2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E LA COSTRUZIONE DEL PIANO

L'integrazione della procedura di VAS nelle varie fasi di un Piano o Programma sono un elemento sostanziale nel percorso di pianificazione e di verifica degli obiettivi prefissati, così come stabilito dalla normativa europea e dal D.Lgs 152/2006 e smi.

Pertanto, coerentemente con quanto previsto dalla normativa, il processo di VAS svolto per il PII si è posto l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente attraverso modalità interattive e iterative, integrando tutte le fasi di elaborazione del programma in un processo allargato di governo del territorio.

Il processo si pone in continuità e in coerenza con il procedimento di VAS svolto nell'ambito dell'AdP Expo del 2011, adeguandone tuttavia gli esiti al mutato scenario di trasformazione del territorio.

In questa cornice, gli obiettivi guida che hanno orientato la programmazione degli interventi sono riferibili a due 'macroambiti', entrambi significativi per la rigenerazione dell'area: 'ambiente costruito e naturale' e 'ambito socio-economico'.

Gli obiettivi riferiti alla 'qualità dell'ambiente costruito e naturale' sono:

- la sostenibilità, la flessibilità e la resilienza del progetto complessivo;
- la qualità morfologica intesa come qualità dell'ambiente costruito in equilibrio con l'ambiente naturale, la densità edilizia, il disegno e la presenza del verde pubblico urbano, privilegiando l'unitarietà del parco;
- la sperimentazione di una nuova prassi per la rigenerazione urbana, attraverso l'attivazione di partenariati, la promozione di strumenti finanziari intersettoriali e schemi di finanziamento per lo sviluppo urbano integrato;
- la proposta di mix funzionali definiti anche attraverso forme di creatività e di processi collaborativi nonché l'inserimento di funzioni, format e attrattori di livello internazionale;
- la qualità e l'innovazione della mobilità al fine di ottenere la permeabilità dell'area;
- la collocazione di attività produttive nazionali ed internazionali, dinamiche, innovative, capaci di favorire l'integrazione funzionale tra diversi settori economici, di generare diverse economie di scala e sperimentare nuove economie sostenibili;
- la qualità operativa, tecnica e gestionale, ossia la qualità dei progetti e dei processi che li generano e li gestiscono nel tempo.

Gli obiettivi riferiti all'ambito 'socio-economico' sono:

- il potenziamento dell'attrattività complessiva del sistema socio-economico della città di Milano con effetti benefici per quanto attiene alla vivibilità dei luoghi, all'occupazione, alla formazione, alla qualità dello spazio pubblico;
- le opportunità di sviluppo socio-economico attraverso la valorizzazione della comunità locale, il processo di internazionalizzazione e le ricadute occupazionali;
- la qualità delle funzioni pubbliche e di interesse pubblico, quali il progetto IRCCS, il Campus Universitario ed il polo di ricerca Human Technopole, in modo che possano costituire esempio di buona prassi a livello europeo;
- la qualità della vita, del lavoro e della formazione attraverso la generazione di reti collaborative;

- l'innovazione dei servizi e la collocazione di funzioni e servizi di prossimità al cittadino;
- la creazione di nuove progettualità in grado di trainare altri territori, di costituire azioni volano di tipo economico e sociale; di creare reti europee e trans-europee; di stimolare processi di co-creazione e partecipazione attiva; di fondare nuovi percorsi di innovazione sociale, economica e culturale;
- la promozione di progetti sperimentali, che incorporino una rilevante dimensione di ricerca;
- il coinvolgimento delle funzioni pubbliche nella definizione e formazione delle professionalità del futuro e nella generazione di ambienti didattici creativi;
- la comunicazione efficace delle iniziative dello sviluppo e la promozione di iniziative ed eventi per la promozione dello sviluppo e della partecipazione degli stakeholder istituzionali e privati.

Per dare continuità agli esiti del procedimento di VAS svolto relativamente all'AdP EXPO, nell'ambito dell'elaborazione del PII MIND e della relativa VAS, si è stabilito di considerare innanzitutto gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati per la fase post expo dall'Osservatorio istituito per il monitoraggio VAS dell'AdP EXPO.

Nella relazione della sintesi finale del suddetto Osservatorio, pubblicato in data 5/12/2017, è stata fornita un'indicazione sugli obiettivi di sostenibilità da considerare anche nella fase Post-Expo o perché chiaramente richiesto dal Rapporto Ambientale/Parere Motivato Expo o perché ritenuti ancora validi, benché da rimodulare in ragione dei nuovi scenari di sviluppo dell'area nel frattempo intercorsi.

Tali obiettivi sono riportati nella seguente tabella.

Obiettivi di Riferimento da riproporre e rimodulare nella fase Post Expo (da Osservatorio VAS)

OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	Descrizione
TRASFORMAZIONE URBANISTICA	
TER-1	Bonificare e ripristinare eventuali siti inquinati, valutando anche le necessità di bonifica dei terreni degli alvei fluviali dismessi
TER-2	Minimizzare il consumo di suolo, ricorrendo il più possibile a soluzioni progettuali temporanee che permettano il ripristino della naturalità dei suoli nel post-Expo
TER-3	Mantenere e ripristinare le funzionalità del suolo non edificato (ad esempio riqualificando a verde gli spazi residuali di frangia e le aree agricole dismesse) <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: nel post-Expo superficie permeabile (suolo fertile libero da edifici, annessi, infrastrutture, corpi idrici) non inferiore al 65% della superficie totale, di cui: verde arboreo-arbustivo permanente > 10%, agricoltura periurbana > 10%, habitat para-naturale perturbato > 10%</i>
TER-4	Curare la qualità architettonica del sito espositivo e in particolare quella degli edifici e di tutte le opere permanenti che rimarranno in eredità al territorio nel post-Expo <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: almeno l'80% degli intervistati percepisce il sito come buono</i>

OBBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]		Descrizione
TER-5		Nella pianificazione degli usi del suolo nel post-Expo destinare un'ampia porzione del sito a parco pubblico <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: non inferiore al 60% della superficie totale</i>
TER-6		Adottare scelte pianificatorie e progettuali che favoriscano il sistema delle relazioni sociali nel post-Expo e garantisca servizi adeguati alle destinazioni d'uso future
ACCESSIBILITA' E MOBILITA'		
MOB 1		Migliorare l'accessibilità al sito e minimizzare la congestione da traffico privato durante l'evento e nel post-Expo, in particolare tramite il potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo, l'introduzione di sistemi di infomobilità integrati, l'attenta pianificazione e progettazione del sistema locale di viabilità e parcheggi, lo sviluppo di percorsi ciclopedonali. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Visitatori che accedono al sito tramite trasporto pubblico (treno, metro o bus) non inferiori al 60% (85% considerando anche gli autobus privati).</i> • <i>Realizzazione e completa fruibilità del 100% del previsto percorso ciclopedonale della Via di Terra.</i>
MOB-3.		Nella pianificazione del post-Expo privilegiare la localizzazione dei nuovi insediamenti in posizioni prossime alle linee forti del trasporto pubblico
ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI		
CO ₂ - 1		Tendere a un bilancio emissivo nullo, minimizzando la quota aggiuntiva di emissioni climalteranti (legate in particolare al sistema dei trasporti e agli edifici) e prevedere adeguati interventi di compensazione delle emissioni che non è possibile evitare. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Compensazione del 100% delle emissioni residue.</i>
CO ₂ - 2		Cogliere le opportunità fornite dall'evento espositivo per implementare e promuovere tecnologie per la riduzione dei consumi energetici e la produzione di energia da fonti rinnovabili e diffonderne la conoscenza nel contesto metropolitano milanese. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Copertura con fonti rinnovabili non inferiore al 70% dei consumi (elettrici, termici e per acqua calda sanitaria).</i> • <i>Certificazione energetica in classe A o A+ per tutti gli edifici permanenti costruiti (Expo e post-Expo). Gli edifici destinati ad uso pubblico dovranno essere attestati in classe A+.</i> • <i>Copertura con fonti rinnovabili non inferiore al 70% dei consumi (elettrici, termici e per acqua calda sanitaria).</i>

INQUINAMENTO ATMOSFERICO - RUMORE E RADIAZIONI	
ATM-1	<p>Contribuire a riportare le concentrazioni di inquinanti entro limiti che escludano danni alla salute umana, alla qualità della vita, agli ecosistemi rurali e ai manufatti, limitando le emissioni in atmosfera delle polveri sottili (in particolare PM 10) e degli altri inquinanti (in particolare NOx e COV – precursori dell’ozono troposferico), agendo principalmente sul sistema della mobilità e dei nuovi insediamenti.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Mobilità interna al sito a emissioni zero.</i>
RUM-1	<p>Valutare la compatibilità dei livelli di rumore generati dall’evento con i ricettori sensibili presenti in prossimità del sito Expo (con particolare riferimento alla fase di cantiere e a quella di svolgimento delle principali manifestazioni durante l’esposizione), prevedendo, se necessario, adeguate misure di mitigazione dell’impatto acustico.</p>
RUM-2	<p>Prevedere destinazioni d’uso nel post-Expo compatibili con la classificazione acustica dell’area, valutando le eventuali modifiche del clima acustico indotte dalle trasformazioni urbanistiche avvenute.</p>
ACQUE	
ACQ-1	<p>Garantire che le acque in uscita dal sito espositivo non determinino riduzioni della qualità delle acque superficiali tali da compromettere gli usi e l’idoneità ecologica dei recettori.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Classe 1 /2. Livello buono</i>
ACQ-2	<p>Garantire che le portate in uscita dal sito espositivo non determinino criticità di ordine idraulico a carico dei recettori.</p>
ACQ-3	<p>Nel progettare nuovi alvei fluviali e nel riqualificare alvei fluviali esistenti, massimizzarne la funzionalità fluviale, ecologica e paesistica, anche in ottica di favorire la fruizione nel post-Expo. Massimizzare la funzione eco-paesistica delle vasche di laminazione.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Lunghezza degli alvei e delle sponde realizzati con caratteristiche naturaliformi non inferiore al 50-75% della lunghezza totale degli interventi di nuova realizzazione o di riqualificazione.</i>
ACQ-4	<p>Ove possibile, ripristinare e tutelare gli elementi del reticolo idrico minore (rogge, canali, fontanili, ...) migliorandone la funzionalità ecosistemica.</p>
ACQ-5	<p>Minimizzare i consumi idrici nel settore civile e agricolo, prevedendo adeguate misure di risparmio idrico in fase di progettazione e sensibilizzando gli addetti e i visitatori in fase di svolgimento dell’evento.</p>
ACQ-6	<p>Proteggere le caratteristiche di qualità della falda sotterranea contenendo le possibili fonti di contaminazioni.</p>
ACQ-7	<p>Tutelare la disponibilità e l’equilibrio idrogeologico delle risorse idriche sotterranee al fine di non pregiudicare il sistema dei fontanili e il sistema idrico sotterraneo nel suo complesso.</p>

SERVIZI AMBIENTALI	
SER-1	Progettare il sito in modo da favorire un corretto ed efficiente riutilizzo degli impianti tecnologici nel post- Expo.
SER-5	Prevedere l'utilizzo di materiali riciclabili, riciclati, recuperati, e in generale a minor impatto ambientale. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Utilizzo di prodotti ottenuti da materiale riciclato in misura non inferiore al 35% del fabbisogno per aree di servizio per i visitatori e uffici.</i> • <i>Utilizzo di materiale riciclabile nella realizzazione e nell'allestimento delle strutture temporanee e negli edifici permanenti in misura non inferiore al 30%.</i>
ECO-PAESISTICO RURALE	
ECO-2	Mitigare e compensare gli impatti degli interventi a carattere infrastrutturale e insediativo, comprendendo rinaturalizzazioni e riforestazioni in ambito metropolitano. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Realizzazione di rinaturalizzazioni compensative secondo le indicazioni regionali (uso del modello STRAIN) per almeno il 90% delle aree. Compensazione delle aree artificializzate ai fini dell'evento, attraverso la realizzazione di nuove unità di rinaturazione polivalente per una superficie pari al doppio delle aree artificializzate, quando possibile e significativo all'interno del Parco della Via d'Acqua o in un arco di 10 km dal sito.</i>
ECO-3	Migliorare la biodiversità sui siti coinvolti e sulle vie d'acqua realizzate.
PAE-1	Preservare gli elementi di maggior pregio che definiscono l'identità del paesaggio di contesto, con particolare attenzione ad acque, elementi naturali e sistema agrario.
PAE-2	Rendere fruibile il sistema del verde e degli spazi aperti residuali riqualificati nella progettazione del sito espositivo e nel ridisegno dell'area per il post-Expo. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Target: Realizzazione e completa fruibilità del 100% del previsto percorso ciclabile Groane-Naviglio che attraverserà il Parco della Via d'Acqua.</i>

3. EFFETTI AMBIENTALI ATTESI E MONITORAGGIO

La stima degli effetti ambientali del PII MIND è contenuta nel dettaglio al Cap. 7 del Rapporto Ambientale. La stima è stata sviluppata analizzando gli obiettivi di sostenibilità del programma in relazione ai profili di criticità e alle valenze ambientali dell'area di intervento. Gli impatti relativi alla fase di cantiere sono approfonditi nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto ambientale avviata per il PII.

Per la stima degli effetti ambientali sono state considerate le seguenti componenti:

- Accessibilità e mobilità
- Energia ed emissioni climalteranti
- Inquinamento atmosferico, rumore e radiazioni
- Rumore e clima acustico
- Acque
- Trasformazione urbanistica e rurale
- Servizi ambientali
- Impatti socio-economici
- Resilienza.

Di seguito, in sintesi, si descrivono per componente ambientale gli esiti delle valutazioni:

Accessibilità e mobilità

Per valutare gli effetti indotti sulla componente 'accessibilità e mobilità', è stata stimata la domanda di traffico attesa dalla trasformazione, sulla base delle simulazioni modellistiche descritte in dettaglio nella relazione specialistica sul Piano della Mobilità allegata al Rapporto Ambientale. In particolare sono stati valutati gli spostamenti generati o attratti dal progetto in un giorno medio ferial e, in particolare, nell'ora di punta antimeridiana al termine dello sviluppo del PII (anno 2029) e per lo scenario funzionale di riferimento del PII. L'analisi modellistica effettuata dimostra che, in corrispondenza delle ore di punta analizzate, gli interventi viabilistici proposti nell'ambito del PII sono adeguatamente dimensionati e non presentano particolari criticità.

È stati poi valutati gli effetti sul PII relativamente alla ripartizione modale attesa: complessivamente si attende una quota di spostamenti condotti con mezzi pubblici (TPL) pari al 45%, mentre per quanto riguarda la mobilità dolce, i valori di incidenza rispetto al totale degli spostamenti generati dal sito si attestano attorno al 15% in media.

Al fine di contenere i potenziali impatti negativi residui che derivano dal piano della mobilità, sono state individuate le seguenti strategie di mitigazione:

- dimensionamento di dettaglio delle opere infrastrutturali previste in funzione di una domanda/offerta di trasporto di lungo periodo in funzione del previsto sviluppo del sito;
- limitare il consumo di suolo agendo sulle porzioni di sito già infrastrutturate;
- porre particolare attenzione all'inserimento paesistico delle infrastrutture (anche con opportuni "equipaggiamenti verdi" ove fattibile);

- utilizzare nella fase di cantierizzazione, tecnologie, combustibili, materiali e macchinari a basso impatto emissivo, adottando misure di contenimento del rumore, minimizzando i disagi sul traffico pubblico, privato e non motorizzato;
- attivare un efficace programma di manutenzione delle infrastrutture per evitarne il degrado.

Energia ed emissioni climalteranti

La stima degli effetti ambientali indotti dal PII, in termini di consumi energetici e relative emissioni climalteranti si è basata sulle valutazioni progettuali effettuate per l'elaborazione del documento di Strategia energetica, allegato al Rapporto Ambientale, che mira a due obiettivi principali: la massima sostenibilità ambientale e la massima flessibilità nella gestione energetica del sito.

Il PII prevede la realizzazione di edifici che non soltanto rispetteranno le normative di legge, le quali prevedono la realizzazione di edifici ad energia quasi zero (NZEB – Nearly Zero Energy Building), ma anche il rispetto di obiettivi più ambiziosi attraverso il ricorso a certificazioni di livello internazionale che richiedono requisiti ambientali ed energetici più performanti (LEED Gold e Platinum, certificazione LEED ND).

Dall'analisi e il confronto di più scenari alternativi è stato privilegiato come scenario energetico del PII il seguente:

- Sistema centralizzato con più centrali collegate ad un'unica rete di distribuzione per il caldo/freddo e sottocentrali di collegamento ed eventuale sfruttamento della rete di condensazione;
- utilizzo dell'acqua di Canale disponibile in sito, sfruttata per la condensazione/evaporazione degli impianti termici a servizio degli edifici, senza considerare la possibilità di utilizzare energia termica proveniente da soggetti terzi esterni al distretto.

Nella strategia proposta inoltre la percentuale di copertura dei fabbisogni da energia rinnovabile risulta pari al 51,1% dei fabbisogni totali di acqua calda sanitaria, riscaldamento e raffrescamento, ottemperando le richieste del D. Lgs 28/2011. Assumendo come driver fondamentale l'approvvigionamento da fonti energetiche rinnovabili, attraverso opportuni contratti di fornitura, e comprendendo nella quota dei consumi anche quelli relativi al raffrescamento estivo, si stima una copertura da rinnovabili di circa 80%.

Complessivamente si stima un totale di emissioni di anidride carbonica, relativamente al sistema energetico scelto, pari 84.118 ton/anno. La mitigazione di tali emissioni residue (alle quali vanno aggiunte le emissioni di CO₂ da traffico) potrà avvenire nell'ambito delle attività declinate nella 'Carbon Strategy' del progetto, che prevede:

- Fornitura di energia verde integrata a soluzioni di promozione dell'efficienza;
- Acquisto di energia direttamente da impianti di produzione di energia rinnovabile;
- Fornitura di energia verde integrata con la creazione di un fondo per lo sviluppo delle energie rinnovabili.

Inquinamento atmosferico

La quantificazione dei potenziali impatti sulla qualità dell'aria è stata eseguita mediante l'applicazione di simulazioni modellistiche, contenute nell'Allegato 8 del Rapporto Ambientale. Sono state in particolare simulate le concentrazioni, mediate sui diversi periodi temporali previsti dal D.Lgs. 155/2010, degli

inquinanti atmosferici più significativi per la città di Milano, quali in particolare PM10, NO₂, CO e COV. Sono stati poi confrontati i valori massimi ottenuti con i limiti di legge per diverse fasi previste dal progetto: ante-operam, cantiere e post-operam.

Dall'analisi risulta che per tutti gli scenari, i valori di concentrazione degli inquinanti risultano al di sotto dei limiti di legge, ad eccezione della media annua di NO₂ che tuttavia supera il limite di qualità dell'aria già nello scenario attuale (in linea con quanto rilevato dalle centraline ARPA più prossime).

Per definire al meglio l'impatto della fase di realizzazione dell'opera sono state stimate le emissioni di polveri per tutti gli anni di durata del cantiere e si è poi eseguita una simulazione modellistica sull'anno critico (2019): l'impatto risulta limitato e localizzato all'interno del perimetro di cantiere ed in aree immediatamente limitrofe allo stesso con impatti trascurabili presso i recettori sensibili.

Rumore e clima acustico

Per le valutazioni di clima acustico, è stato redatto uno specifico documento previsionale di clima e di impatto acustico (Allegato 3 al Rapporto Ambientale). Sono stati in particolare predisposti due scenari di simulazione, uno riferito alla fase di completa realizzazione del PII MIND all'orizzonte temporale del 2029 ed uno riferito a una fase intermedia che vede già realizzati ed in attività il Nuovo Ospedale Galeazzi e gran parte degli edifici destinati ad ospitare lo Human Technopole, oltre al 10 % delle funzioni private poste principalmente a sud del Decumano.

Sulla base della valutazione previsionale del clima acustico dell'intera area di interesse nello scenario post operam (2029), è stata sviluppata una proposta di aggiornamento della classificazione acustica, in relazione alle nuove destinazioni d'uso delle aree riqualificate. Sono state quindi individuate le aree potenzialmente critiche, laddove si è previsto che non fossero rispettati i vincoli acustici attualmente vigenti, in termini di limiti di immissione.

Per tali aree, che corrispondono alle zone che saranno occupate dalle strutture del nuovo ospedale Galeazzi, dal nuovo campus universitario e dalle funzioni private a Sud del Decumano, sono state effettuate simulazioni di dettaglio e studiati possibili interventi di mitigazione per ridurre a conformità di legge i livelli previsti. Gli esiti dello studio delle mitigazioni hanno mostrato che è solo parzialmente possibile ridurre i livelli previsti a conformità legislativa mediante la realizzazione di barriere acustiche, ma che tali interventi non sono risolutivi per tutti i recettori. I residui superamenti dei limiti di legge dovranno quindi essere trattati mediante interventi di tipo passivo direttamente ai recettori o, nel caso del nuovo campus universitario, per il quale la progettazione è ancora ad uno stadio preliminare, adottando un approccio acusticamente propositivo nella progettazione planivolumetrica e della distribuzione ed ottimizzazione degli spazi interni destinati alla fruizione scolastica.

Radiazioni

Il programma di sviluppo prevede il riutilizzo dell'infrastruttura elettrica esistente. Viene rimandata alla fase di progettazione dei nuovi edifici, ove saranno possibili potenziali sorgenti di campo elettromagnetico, una valutazione sulle distanze di sicurezza e l'eventuale necessità di schermatura per la prevenzione del rischio di insorgenza di effetti acuti da esposizione a campi elettromagnetici. Verrà effettuata, pertanto, una nuova valutazione del rischio che individuerà le misure mitigative eventualmente necessarie e le protezioni da adottare.

Acque

Lo scenario di riferimento di progetto a sviluppo completato (2029) prevede un **fabbisogno di acque sotterranee** da prima falda compreso tra 373 l/s e 420 l/s a seconda che si consideri rispettivamente il semestre estivo o quello invernale, rispetto ad un fabbisogno dell'evento Expo pari a 270 l/s. La re-immissione in corpo idrico sotterraneo (prima falda) avverrà solo nel periodo invernale, con una portata pari a 296 l/s: infatti le acque usate a scopo geotermico nella stagione invernale verranno parzialmente restituite in corpi idrici superficiali (Canale perimetrale), mentre in quella estiva verranno totalmente restituite in questi ultimi.

Per valutare gli effetti indotti dalla realizzazione di nuovi pozzi di emungimento delle acque di falda da utilizzare a scopi geotermici in area MIND, nell'ambito della definizione della strategia energetica del PII, è stato implementato un modello numerico del flusso idrico sotterraneo dell'area, in modo da simulare con un buon grado di accuratezza gli effetti sul regime di deflusso dei nuovi prelievi previsti dal progetto. Sono stati realizzati numerosi scenari modellistici per orientare il progetto al fine di minimizzare l'impatto sulle falde sottoposte all'azione di prelievo/re-immissione e sui sistemi geotermici già presenti nell'intorno dell'area MIND.

È stata effettuata una stima parametrica del **fabbisogno idrico di acqua potabile** (litri/giorno) in funzione delle utenze/abitanti previsti in via preliminare dal progetto, pari complessivamente a 7.709 mc/giorno. L'approvvigionamento idrico per acqua potabile avverrà tramite l'attuale allaccio all'acquedotto comunale utilizzato durante l'evento Expo. Le simulazioni effettuate hanno evidenziato che la rete di acqua potabile esistente risulta per la maggior parte adeguata a soddisfare i futuri consumi richiesti a seguito dell'attuazione del PII. Saranno comunque necessari alcuni minimi interventi finalizzati al potenziamento di alcune tratte esistenti, mentre la maggior parte degli interventi risulta necessaria per garantire il collegamento funzionale dei tratti interferiti dalla nuova disposizione planimetrica dei lotti prevista dal PII.

Per quanto riguarda la stima delle portate attese delle **acque reflue**, il valore totale di punta, pari a circa 185 l/s, risulta di gran lunga inferiore alla portata nera massima scaricata durante l'evento espositivo, pari a 350 l/s. Di conseguenza la rete di recapito di valle delle portate nere risulta sicuramente adeguata a smaltire le future portate, risultando un carico idraulico inferiore del 45% circa rispetto alla situazione autorizzata durante Expo. La capacità residua della rete garantisce la funzionalità della rete anche in caso di future modifiche o integrazioni delle funzioni previste sul sito, rendendo di fatto la rete adeguata anche in caso di diversi scenari futuri.

Relativamente alle **acque bianche**, il progetto prevede di riutilizzare per quanto possibile la rete bianca esistente utilizzata durante l'evento Expo 2015 per la raccolta e lo smaltimento delle acque di pioggia, costituita da una rete di tubazioni ed un Canale di recapito perimetrale con funzione di invaso. Tali acque saranno convogliate attraverso rete dedicata nel Canale perimetrale; le acque di prima pioggia provenienti da strade e piazzali saranno sottoposte ad un trattamento di disoleazione preventivamente allo scarico, già presente nella rete esistente.

Il PII prevede i seguenti interventi finalizzati a minimizzazione i volumi di acque meteoriche:

- la diminuzione delle quantità di deflusso superficiale mediante lo sviluppo di un piano di gestione. Si prevede che la filtrazione (naturale e fitodepurazioni) possa rimuovere l'80% del carico medio annuo dei solidi sospesi totali sviluppatisi;
- il riutilizzo per fini di annaffiamento aree verdi;
- il riutilizzo all'interno degli edifici in accordo ai requisiti del protocollo LEED.

Il progetto della rete bianca a servizio del nuovo PII prevede il rispetto dell'attuale limite di scarico in tempo di pioggia; le simulazioni effettuate, in accordo con i criteri di invarianza idrologica ed idraulica del nuovo Regolamento Regionale 23 novembre 2017 - n. 7 "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)" (R.R. 7/2017) hanno ipotizzato lo scenario più gravoso, quindi senza possibilità di infiltrare le portate nel sottosuolo. Tutto ciò in considerazione del fatto che il PII non può assumere oggi uno schema definitivo, bensì contiene un certo grado di flessibilità e pertanto le disposizioni del R.R. 7/2017 verranno indagate con maggior dettaglio al momento della progettazione definitiva vera propria dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche. Tali sistemi dovranno quindi ottemperare alla normativa vigente regionale preferendo sistemi di infiltrazione.

Nell'ambito del RA è stata pertanto effettuata una verifica di sostenibilità a livello globale del PII, ipotizzando uno scenario senza possibilità di infiltrare le portate nel sottosuolo. Dalle valutazioni effettuate (si veda Allegato 6), la configurazione di progetto (compreso il Canale perimetrale e lo scarico al ricettore finale) rispetta il principio dell'**invarianza idraulica ed idrologica** ai sensi del nuovo Regolamento Regionale n.7 del 23 novembre 2017. Il canale perimetrale è in grado di ricevere e laminare i picchi di portata provenienti dalla rete di drenaggio delle acque bianche, sia per T=50 anni sia per T=100 anni.

Per quanto riguarda la qualità delle acque di falda, è stato condotto uno **studio di valutazione del rischio sanitario sull'intero Sito** (si veda Allegato 12 al Rapporto Ambientale). La valutazione è stata effettuata in conformità con le linee guida APAT "Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi assoluta di rischio ai siti contaminati" (marzo 2008), applicando l'elaborazione in modalità diretta per la valutazione dei rischi sanitari per i percorsi di esposizione di inalazione dei vapori. Gli esiti dello studio hanno mostrato che il rischio per la salute umana associato alla contaminazione delle acque di falda risulta significativamente inferiore alle soglie indicate dalla normativa di riferimento per tutte le sostanze, le vie di esposizione considerate e gli scenari considerati, sia per l'uso residenziale sia per l'uso commerciale.

Trasformazione urbanistica e rurale

Per valutare l'area nell'interesse del suo valore ecologico è stato utilizzato un metodo di misura della qualità ambientale, che tenga conto del **grado di permeabilità** dei suoli permeabili, ma anche di soluzioni tecnologiche (tetti e pareti verdi, *green block*, pavimentazioni drenanti), che consentano l'uso ottimale delle risorse, la protezione e la riqualificazione dell'ambiente. In particolare, si è fatto riferimento al calcolo dell'indice ambientale complessivo, denominato **Green Space Factor (GSF)**, sia allo stato di fatto ante-operam del Sito sia allo stato previsto dal MIND (post-operam).

L'applicazione di tale metodo, ha portato a determinare un valore $GSF = 0,56$ relativo allo stato di fatto ante-operam corrispondente al valore del 37,7%, dato dal rapporto tra superficie a verde/superficie totale (suoli permeabili – stato attuale). A valle della realizzazione di MIND (post-operam), grazie all'applicazione delle migliori tecnologie disponibili e di tecniche di sostenibilità di ultima generazione, il valore corrispondente di **GSF sarà pari a 0,76**, quindi superiore al target previsto nel 2011 nell'ambito della VAS Expo 2015, ovvero una superficie permeabile non inferiore al 65% della superficie totale nel Post Expo.

Il progetto degli spazi aperti porrà particolare attenzione alla scelta delle specie e delle tipologie paesaggistiche che verranno a costituirsi. Si prevede l'**aggiunta di circa 3.500 nuovi alberi** per cui un'attenzione particolare verrà rivolta all'individuazione di specie autoctone che possano porsi in continuità rispetto agli ecosistemi limitrofi, andando a costituire delle connessioni ecologiche che attraversano il sito.

Nell'ambito dello sviluppo del progetto di rigenerazione urbana, verrà fatto uno studio specifico di mappatura delle specie arboree, faunistiche e ittiche dell'area per definire lo stato ante operam e individuare eventuali necessità di protezione e/o valorizzazione. Ad oggi l'area risulta avere un valore pari a 1,17 Mcal/mq/anno, posizionandosi in una classe di biopotenzialità territoriale II - Medio Bassa. Il progetto paesaggistico di MIND incrementerà la qualità ecologica del Sito ottenendo così un valore pari a **1,53 Mcal/mq/anno**, raggiungendo la classe di biopotenzialità territoriale III.

Per quanto riguarda il sistema dell'acqua, oltre alle strategie di recupero delle acque piovane, è prevista l'implementazione di nuovi canali oltre a vasche e fontane per un totale di nuovi sistemi blu per circa **4.000 m²**, che contribuiranno a mitigare l'effetto isola di calore del sito.

Relativamente alle **attività di bonifica** del sito, queste sono state completate preliminarmente all'Expo 2015, con esito favorevole e certificate conformi da Città Metropolitana di Milano. Permangono sul sito circa 32.000 mc di riporti, di cui solo 20.000 mc rientrano nei limiti di colonna B, Tab. 1, All. 5, Tit. V, Parte Quarta al D.Lgs. 152/2006 (i rimanenti sono in colonna A). Verrà valutata la necessità far rientrare tali riporti nei limiti della colonna A, in relazione alla tipologia di funzioni che verranno insediate.

Per quanto riguarda l'eventuale gestione delle **terre e delle rocce da scavo** nell'ambito delle attività di costruzione, sono stati sviluppati criteri generali di gestione che prevedono la massimizzazione del recupero e del riutilizzo, e verranno sviluppate modalità di gestione senza pericolo per la salute dell'uomo, senza recare pregiudizio all'ambiente e in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente.

Servizi ambientali

Nell'intero polo urbanistico si stima una **produzione annua di circa 10.000 tonnellate di RSU**, di cui circa 6.500 tonnellate provenienti dalle aree ad uso residenziale/commerciale, ad esclusione dei rifiuti derivanti da spazzamento strade e parchi, pari a circa 300 tonnellate anno. Il 40% dei rifiuti è prodotto dagli uffici (che rappresentano il 32% in termini di superfici) ed il 32% dagli insediamenti d'interesse pubblico. Le utenze domestiche generano il 9% dei rifiuti.

È prevista l'attuazione del principio "NoWaste" per quanto riguarda la gestione dei rifiuti derivanti dalla fase di cantiere e il raggiungimento dell'**obiettivo del 65% di recupero dei rifiuti urbani** in linea con normativa vigente.

Impatti socio-economici e Resilienza

Sono stati integrati all'interno dello sviluppo del PII concetti di resilienza ambientale e sociale nella trattazione delle diverse componenti ambientali.

Una valutazione più puntuale della resilienza ambientale è rimandata alla fase di attuazione del PII, nell'ambito della quale è prevista l'adozione di un piano di adattamento climatico che informi la progettazione delle reti in relazione ai macro rischi della città di Milano.

In fase di attuazione e monitoraggio verrà inoltre valutato l'indicatore SROI, che stima i ritorni extra finanziari degli investimenti, in termini di miglioramento dell'impatto sull'ambiente e del benessere della popolazione coinvolta, integrando nell'analisi i costi ed i benefici sociali, economici ed ambientali.

Per quanto riguarda il **monitoraggio VAS del PII in fase di attuazione** nel Cap. 8 del Rapporto Ambientale è descritta la 'Proposta di Rendicontazione Ambientale del Piano Integrato di Intervento, ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., che prevede all'interno del Rapporto Ambientale la "*descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano*

definendo in particolare le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti”.

Il Piano di Rendicontazione Ambientale previsto è finalizzato a raccogliere, elaborare e pubblicare le informazioni relative:

- all’andamento dello stato dell’ambiente nell’area nella quale si possono manifestare gli effetti degli interventi previsti dal Piano/Programma;
- al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità del Piano/Programma, in modo da individuare e interpretare eventuali scostamenti rispetto alle previsioni e la necessità di orientare eventuali varianti.

La Rendicontazione sarà pertanto strutturata nelle seguenti due componenti:

1. monitoraggio del perseguimento degli obiettivi ambientali del PII;
2. monitoraggio delle ricadute sullo stato dell’ambiente derivante dall’attuazione del PII.

Gli esiti di questo processo iterativo saranno contenuti nella relazione di monitoraggio (reporting), che verrà emessa su base periodica e che rappresenterà l’elemento attraverso il quale si sviluppa la comunicazione e l’interazione tra il piano di intervento/proponente e il pubblico/stakeholders.

Ai fini della rendicontazione sono stati definiti gli indicatori di monitoraggio, strutturati in base agli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati per la VAS del PII MIND, a seguito della rimodulazione degli obiettivi individuati nell’ambito dell’Osservatorio VAS dell’AdP EXPO, in ragione dei nuovi scenari di sviluppo dell’area nel frattempo intercorsi (si veda Cap. 2).

Di seguito si riporta la tabella degli indicatori di monitoraggio, che riporta le seguenti informazioni:

- Componente ambientale da monitorare (Trasformazione urbanistica, Accessibilità e mobilità, Energia ed emissioni climalteranti, Inquinamento atmosferico rumore e radiazioni, Acque, Servizi Ambientali, Eco-paesistico rurale, Resilienza-Ambiente, Resilienza – Popolazione e salute umana)
- Codice identificativo dell’obiettivo di riferimento VAS AdP EXPO
- Descrizione dell’obiettivo di sostenibilità di riferimento del PII
- Definizione dell’indicatore
- Descrizione dell’indicatore
- Ambito territoriale di riferimento (Sito, Area vasta)
- Eventuale target quantitativo
- Fasi di rilevamento (Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi, Cantiere, Esercizio)



Comune di
Milano

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
TRASFORMAZIONE URBANISTICA	TER-2/TER-3	<ol style="list-style-type: none">Adottare soluzioni progettuali che minimizzino il consumo di suolo promuovendo un uso sostenibile dello stesso.Mantenere e ripristinare le funzionalità del suolo non edificato anche attraverso la realizzazione di aree e spazi a verde multifunzionali e a uso pubblico.	Superficie totale verde multifunzionale verticale/orizzontale rispetto al totale (indice GSF)	<ol style="list-style-type: none">L'indicatore permette di verificare il perseguimento dell'obiettivo in fase di progettazione.L'indicatore permette il monitoraggio dell'estensione delle aree verdi multifunzionali sia verticali sia orizzontali. Adozione indice GSF.	Sito	GSF minimo 0,65	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
	TER-4	Curare la qualità architettonica del sito in particolare quella degli edifici e di tutte le opere permanenti presenti in Sito.	Gare nel cui disciplinare sono state incluse prescrizioni volte a garantire la qualità architettonica degli edifici rispetto alle gare totali (%). Edifici realizzati con tecniche di bioarchitettura o LEED/similari (%)	L'indicatore è finalizzato a verificare l'adozione di criteri per la qualità architettonica a livello di gare, appalti, appalti-concorso. L'indicatore verifica in fase di progettazione e realizzazione l'adozione di tecniche di bioarchitettura o LEED/similari (Leadership in Energy and Environmental Design)	Sito Sito	100% (per le gare pubbliche vige il rispetto del DM 11 ottobre 2017) Minimo 50% sul totale dello sviluppo privato	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi Esercizio (comunque al termine delle fasi costruttive)
	TER-5	Nella pianificazione degli usi del suolo destinare un'ampia porzione del sito a parco multifunzionale a uso pubblico.	Superficie parco tematico pro-capite (addetti, residenti, studenti) (m²/ab)	L'indicatore permette di evidenziare la porzione pro-capite di superficie destinata a parco multifunzionale a uso pubblico.	Sito	5 m²/ab	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi



Comune di
Milano

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
ACCESSIBILITA' E MOBILITA'	MOB-1	Favorire la connettività multimodale del Sito con i territori e le comunità contermini anche attraverso scelte di trasporto pubblico e mobilità dolce e sostenibile. Adottare soluzioni progettuali flessibili a garanzia di un sistema della sosta adeguati agli usi e allo sviluppo del Sito nel tempo.	Superfici edificate relative ai parcheggi riconvertibili nel tempo in funzione dei futuri scenari di mobilità (m ²)	L'indicatore è finalizzato a monitorare il grado di flessibilità del sito nel recepire futuri scenari di traffico.	Sito	Almeno l'80% degli edifici fuori terra riferibili ai parcheggi.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
			Varietà della tipologia dei servizi di trasporto interni al Sito (descrizione, caratteristiche e interconnessioni con l'esterno).	L'indicatore monitora l'efficacia di accessibilità al sito.	Sito	Risoluzione dei nodi di accessibilità al Sito (Porta Est e Porta Ovest) Eventuale potenziamento del TPL gomma Eventuale nuova stazione MIND/Merlata	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
	MOB-3	Nella pianificazione preferire la localizzazione dei nuovi insediamenti in posizioni prossime alle linee forti del trasporto pubblico.	Popolazione insediabile/insediata in un raggio di circa 500 m da una fermata del trasporto pubblico rispetto al totale della popolazione dell'area.	L'indicatore permette di valutare la coerenza della localizzazione degli insediamenti nell'area rispetto alla loro distanza dai mezzi pubblici.	Sito		Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI	CO ₂ - 1	Tendere a un bilancio emissivo nullo, minimizzando la quota aggiuntiva di emissioni climalteranti mediante soluzioni progettuali innovative.	Emissioni di CO ₂ eq. totali (kt CO ₂ /anno).	L'indicatore registra le emissioni di CO ₂ annue dovute al sito, utilizzando metodo di misurazione internazionale e verificato terza parte (tipo C40/CDP).	Sito – Area vasta	Tendere a un bilancio emissivo nullo	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi. Esercizio (comunque al termine delle fasi costruttive).
			Fabbisogno energetico del sito (termico ed elettrico) (MWh/anno).	L'indicatore permette l'analisi dei consumi energetici complessivi del sito per uso finale (riscaldamento, raffrescamento, acqua sanitaria).	Sito – Area vasta	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.	



COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
	CO ₂ -2	Utilizzare tecnologie per la riduzione dei consumi energetici e la produzione di energia da fonti rinnovabili.	1. Potenza totale da FER installata/ potenza totale installata (MW/MW)	Gli indicatori rappresentano il grado di utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili (FER) (Idroelettrico, solare fotovoltaico e termico, geotermia).	Sito – Area vasta	Quota sui fabbisogni complessiva, coperta da almeno il 50% da FER.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
			2. En elettrica approvvigionata da FER tramite contratti verdi / fabbisogno elettrico totale (%)				
			3. Fabbisogni energetici degli edifici per acqua calda sanitaria coperti con l'utilizzo di FER (%)				
			1. Rete di teleriscaldamento (quantità delle volumetrie allacciate)	Gli indicatori forniscono indicazioni circa il grado di efficienza nell'uso dell'energia.	Sito – Area vasta	1. 80% SLP degli edifici di nuova realizzazione 2. 80 % Edifici di nuova realizzazione in classe A	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
			2. Edifici per ogni classe energetica/edifici totali (%)				
INQUINAMENTO ATMOSFERICO - RUMORE E RADIAZIONI	AIM-1	Contribuire a riportare le concentrazioni di inquinanti entro limiti che escludano danni alla salute umana, alla qualità della vita, agli ecosistemi e ai manufatti, limitando le emissioni in atmosfera dei principali macroinquinanti.	Stima delle emissioni atmosferiche di macroinquinanti derivanti dalla mobilità incrementale generata dal sito e dalla climatizzazione degli edifici.	L'indicatore fornisce il quadro emissivo incrementale generato dal sito (traffico e climatizzazione). Viene calcolato su base parametrica (parametri INEMAR per il traffico).	Sito – Area vasta		Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi. Due anni dalla messa in esercizio.
			Monitoraggio delle concentrazioni dei principali macroinquinanti al suolo.	L'indicatore sarà popolato mediante la misura delle concentrazioni incrementali dei macroinquinanti (CO, NOx, PM10, SO ₂) al suolo.			



COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
							Due anni dalla messa in esercizio.
	RUM-1	Valutare la compatibilità dei livelli di rumore generati con i recettori sensibili presenti in prossimità del sito (con particolare riferimento alla fase di cantiere), prevedendo, se necessario, adeguate misure di mitigazione dell'impatto acustico.	Monitoraggio del clima acustico presso i recettori sensibili individuati.	L'indicatore sarà popolato mediante la realizzazione di campagne annuali di verifica del clima acustico presso i recettori individuati.	Sito	Limiti previsti dalla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95 e approfonditi dal D.P.C.M. 14/11/97 secondo zonizzazione acustica comunale.	Cantiere
ACQUE	ACQ-1	Garantire che le acque in uscita dal sito non determinino riduzioni della qualità delle acque superficiali tali da compromettere gli usi e l'idoneità ecologica dei recettori.	Monitoraggio qualitativo degli scarichi idrici del Sito.	L'indicatore sarà popolato mediante la realizzazione di campagne di monitoraggio annuale verificando la compatibilità con i limiti di accettabilità previsti.	Sito	Limiti previsti dalla Parte III D.Lgs. 152/06.	Cantiere Esercizio (massimo 2 dal termine delle fasi costruttive)
	ACQ-2	Identificare soluzioni progettuali tali da non determinare criticità di ordine idraulico sul reticolo idrografico recettore.	Monitoraggio eventuali eventi di criticità di natura idraulica.	L'analisi della frequenza e della gravità di eventuali situazioni di criticità fornisce indicazioni circa il grado di raggiungimento dell'obiettivo.	Sito		Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
	ACQ-5	Minimizzare i consumi idrici, prevedendo adeguate misure di risparmio idrico in fase di progettazione	Quantità complessiva di acqua consumata (m ³ /anno).	L'indicatore valuta i consumi idrici complessivi.	Sito	% di riutilizzo delle acque meteoriche su n° di edifici realizzati pari almeno al 10%	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
			Identificazione e descrizione di misure di risparmio idrico (n°).	La descrizione di misure di risparmio idrico fornisce indicazioni circa il raggiungimento dell'obiettivo.	Sito		Cantiere Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
			Acqua riciclata/fabbisogno idrico totale (%)	Rappresenta il grado di efficienza nel riutilizzo dell'acqua.	Sito		Esercizio (1 volta al termine delle



Comune di
Milano

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
							attività di costruzione)
	ACQ-6	Proteggere le caratteristiche di qualità della falda sotterranea contenendo le possibili fonti di contaminazioni.	Monitoraggio chimico fisico periodico delle acque di falda	L'indicatore sarà popolato mediante la realizzazione di campagne di monitoraggio delle acque sotterranee verificando la compatibilità con i limiti di accettabilità previsti.	Sito	Limiti previsti dalla Parte IV D.Lgs 152/06	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi. Canfiere. Esercizio (in funzione del procedimento in corso con la PA)
	ACQ-7	Tutelare la disponibilità e l'equilibrio idrogeologico delle risorse idriche sotterranee al fine di non pregiudicare il sistema idrico sotterraneo nel suo complesso.	1. Soggiacenza media, minima, massima della superficie piezometrica (m) 2. Monitoraggio dello Stato Quantitativo delle Acque Sotterranee mediante indice SQUAS.	Gli indicatori saranno popolati mediante la realizzazione di campagne di monitoraggio delle acque sotterranee e sono finalizzati alla verifica della disponibilità di risorse dei corpi idrici sotterranei in termini di bilancio dei prelievi rispetto alla capacità naturale di ricarica.	Sito	1. Range di oscillazione previsto dallo studio idrogeologico. 2. Indice SQUAS in classe, "buono " secondo lo schema del D. Lgs. 30/09 (Tabella 4 dell' Allegato 3).	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi. Esercizio (1 volta al termine delle attività di costruzione)
SERVIZI AMBIENTALI	SER-1	Progettare il sito in modo da favorire un corretto ed efficiente riutilizzo degli impianti tecnologici esistenti.	Identificazione degli impianti tecnologici oggi esistenti adeguati per il riutilizzo nell'ambito del progetto (infrastrutture idriche, fognarie, elettriche, viabilistiche).	L'indicatore registra il grado di conversione degli impianti tecnologici e infrastrutturali oggi presenti presso il sito.	Sito	Almeno il 30% di riutilizzo degli impianti tecnologici esistenti.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
	SER-5	Promuovere modelli di realizzazione e consumo sostenibili, orientati ad un uso efficiente delle risorse.	Identificazione e monitoraggio dell'efficacia dei modelli di produzione e consumo sostenibile adottati.	L'indicatore è finalizzato all'analisi della capacità del sito di sviluppare modelli di consumo sostenibili con particolare riferimento all'economia circolare.	Sito	Minimo la % del Leed.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.



COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
			Quantità di materiali recuperati/riciclati in sito.				
ECO-PAESISTICO RURALE	ECO-2	Promuovere interventi e progetti volti a migliorare la naturalizzazione del Sito.	Tipologie di interventi volti a migliorare la naturalizzazione del Sito (descrizione e caratteristiche)	L'indicatore è costituito dalla descrizione degli interventi di naturalizzazione del sito. Descrittivo (Indice STRAIN).	Sito	Piantumazione di c.a. 3.500 nuovi alberi.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi. Esercizio (massimo 2 dal termine delle fasi costruttive)
	ECO-3	Migliorare la biodiversità del Sito e l'efficacia dei servizi eco-sistemici.	Monitoraggio di indici di biodiversità internazionalmente riconosciuti che includono almeno un indice di valore floristico e uno di valore faunistico. (Indice di biopotenzialità territoriale -BTC)	L'indicatore sarà popolato mediante l'esecuzione di monitoraggi periodici specifici.	Sito	BTC maggiore dello stato di fatto (almeno 1,50).	Esercizio (massimo 2 dal termine delle fasi costruttive)
	PAE-2	Rendere fruibili a tutti i sistemi del verde e degli spazi aperti residuali.	Caratteristiche e dimensioni dei percorsi realizzati all'interno del Sito con particolare attenzione ai diversamente abili.		Sito	Accesso diretto a tutti gli spazi verdi e spazi aperti residuali.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
RESILIENZA - AMBIENTE	Nuovo indicatore	Contribuire a migliorare la capacità di prevenire danni a seguito di eventi meteorologici estremi.	Adozione di un piano di adattamento climatico che informi la progettazione delle reti in relazione ai macro rischi della città di Milano.	L'indicatore è finalizzato alla verifica della capacità del sito di operare in efficienza a fronte di eventi meteorologici estremi.	Sito	Sviluppo piano di emergenza in condizioni climatiche critiche	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi. Esercizio
RESILIENZA - POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	Nuovo indicatore	Contribuire a un elevato livello di qualità della vita e di benessere sociale per i cittadini attraverso un ambiente urbano in cui il livello	L'indicatore consiste nell'analisi del Ritorno Sociale sull'investimento - SROI - Social Return of Investments -.	SROI è un indicatore riconosciuto in campo internazionale per valutare i ritorni extra finanziari degli investimenti. Si tratta di un approccio sviluppato dalla contabilità sociale con	Sito	SROI	Esercizio
COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
		dell'inquinamento non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente.		l'obiettivo di migliorare l'impatto sull'ambiente e il benessere della popolazione coinvolta, integrando nell'analisi i costi ed i benefici sociali, economici ed ambientali.			

4. LE VALUTAZIONI SVOLTE DALLE AUTORITA' COMPETENTE E PROCEDENTE PER LA VAS CIRCA LE OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI DEI SOGGETTI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

La valutazione ambientale del PII MIND tiene conto dei pareri delle Autorità Competenti in materia ambientale e degli Enti territorialmente interessati, nonché delle osservazioni e contributi pervenuti in fase di consultazione.

L'attività tecnico-istruttoria si è svolta in collaborazione tra l'Autorità Competente e l'Autorità Procedente per la VAS; le valutazioni hanno attraversato differenti fasi che di seguito si riportano sinteticamente:

- I. suddivisione dei contributi pervenuti nell'ambito del processo di consultazione in singole osservazioni in funzione del tema considerato;
- II. controdeduzione delle osservazioni inerenti il procedimento di VAS.

L'esito finale della suddetta attività istruttoria è riportato nella tabella successivamente riportata al Cap. 5, contenente l'elenco delle osservazioni con le seguenti informazioni:

- codice identificativo del contributo pervenuto;
- numero di protocollo e data di ricezione del contributo;
- nominativo dell'istante;
- tema generale dell'osservazione;
- oggetto specifico trattato nell'osservazione;
- sintesi dell'osservazione;
- accoglimento o meno dell'osservazione e modalità di accoglimento;
- motivazione in riferimento all'accoglimento o meno dell'osservazione;
- evidenziazione del carattere di prescrizione o di suggerimento della richiesta di accoglimento.

5. CONCLUSIONI

5.1 INDICAZIONI, RACCOMANDAZIONI E SUGGERIMENTI

Alla luce delle osservazioni e contributi pervenute e delle considerazioni illustrate nei capitoli precedenti, si riportano in forma tabellare le osservazioni accolte e se le stesse debbano essere recepite come prescrizioni o suggerimenti/raccomandazioni.

CODICE VAS	PG	DATA PG	ISTANTE	TEMA	OGGETTO	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO /NON ACCOGLIMENTO	MOTIVAZIONE	PRESCRIZIONE SUGGERIMENTO
OV_01	002671/2019	18/01/2019	AUTOSTRADE PER L'ITALIA	MOBILITA'	MOBILITA'	Si rileva che gli interventi non interferiscono con le infrastrutture autostradali di loro competenza.	Si prende atto della comunicazione	/	
OV_02	0037158/2019	25/01/2019	ATM	MOBILITA'	FERMATA FERROVIARIA MIND	<p>1. Qualora risultasse impossibile realizzare la stazione presso MIND, per una valutazione più certa dei flussi interessati si auspica una ricostruzione analitica dei bacini di origine, sulla scia di quanto fatto ai tempi di EXPO 2015, e anche la visualizzazione dei corridoi ferroviari (inclusa M1) nelle risultanze modellistiche.</p> <p>2. Si suggerisce altresì la verifica di un ulteriore scenario di progetto che prevede la localizzazione della fermata ferroviaria secondo l'AdP Scali, in modo da quantificare l'effettiva attrazione della M1 rispetto ai flussi potenzialmente attribuiti alla rete ferroviaria.</p>	ACCOLTA	<p>1. L'analisi dei bacini di origine e l'analisi dei flussi attesi è riportata all'interno del capitolo 8.3 dell'allegato 4 al Rapporto Ambientale.</p> <p>2. Nelle fasi di sviluppo delle analisi modellistiche è stato sviluppato uno scenario dove la fermata Stephenson (Mind Merlata) era collocata nella posizione prevista da AdP Scali. In quello scenario il modello di traffico generava un flusso maggiore sulla Metropolitana 1 pari al +2% di utenze rispetto lo scenario con la fermata MIND Merlata nello scenario proposto</p> <p>Nel Rapporto Ambientale gli scenari di progetto prevedono la realizzazione della stazione Stephenson sia nella localizzazione prevista dall' AdP Scali che in quella proposta nel PII ovvero in corrispondenza della passerella PEM.</p> <p>Come indicato nell'allegato 4 del Rapporto Ambientale, a seguito dell'espressione del Collegio di Vigilanza dell'AdP Expo nella seduta congiunta con il Collegio AdP Scali ferroviari milanesi del 13,12,2018, si sono avviate le verifiche, con gli Enti competenti, circa la fattibilità della realizzazione della fermata ferroviaria Stephenson a circa 1,4 km a sud est della precedente posizione prevista dall'AdP Scali, e della stazione MIND quale fermata aggiuntiva.</p> <p>Pertanto, l'allegato 4 del R.A., ad esito delle verifiche in corso dovrà essere aggiornato con quest'ultimo scenario, in modo da analizzare un'area più esterna rispetto all'area del PII, in coerenza con l'aggiornamento degli esiti delle verifiche in corso.</p>	PRESCRIZIONE
					MOBILITA': TPL SU GOMMA	<p>1. Stante l'incremento dei carichi previsto sulla rete intercomunale in base ai quali impostare la nuova rete di servizio, si chiede di valutare le possibili ricadute sulle relazioni dirette tra hinterland e la città. Si chiedono le caratteristiche trasportistiche e gestionali della connessione Rho Fiera – Roserio, ipotizzando a regime come servizio navetta circolare lungo l'anello di Mind, ovvero se tale servizio integrativo risulterà inserito nella rete ordinaria o esercito in forma autonoma.</p> <p>2. Si chiede di rettificare le citazioni</p>	ACCOLTA	<p>1. Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema del TPL anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia includendo, nel caso, anche il servizio navetta circolare. Diversamente Arexpo, sul servizio navetta, dovrà indicare la strategia e le caratteristiche trasportistiche/gestionali.</p>	PRESCRIZIONE

						relative al sistema tariffario e ai piani di integrazione tariffaria laddove attribuiti impropriamente a previsioni di ATM, in quanto la competenza è dell'Agenzia di Bacino.		2. Trattasi di errore materiale che si provvederà a rettificare nel R.A.	
OV_03	0045821/2019	30/01/2019	TERNA RETE ITALIANA	RETE ELETTRICA	RETE ELETTRICA	Ribadendo la presenza di elettrodotti della rete elettrica nazionale ad alta tensione nelle aree interessate, rimandano a successivi tavoli tecnici per precise valutazioni di compatibilità.	Si prende atto della comunicazione	/	
OV_04	0075989/2019	18/02/2019	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	AMBIENTE	CUMULO DEGLI IMPATTI/ MOBILITA'/ ACQUE	Si ritiene necessario che le valutazioni degli impatti siano estese ad una porzione di territorio molto ampio, che ricomprenda almeno la prima parte dell'Asse del Sempione e tenga conto delle grandi trasformazioni recentemente avvenute e in essere, al fine di integrarle a scala sovraordinata. Tale approccio deve riguardare in particolare il tema della mobilità , dei grandi attrattori di traffico e delle funzioni di eccellenza, del governo del sistema delle acque. Il progetto dovrà valutare anche l' effetto cumulativo con altre trasformazioni, quali ad esempio quelle dell'ex Alfa Romeo di Arese, ragionando anche sui fabbisogni pregressi di servizi a scala vasta e proponendo soluzioni qualificanti che vadano oltre lo stretto contesto del PII.	ACCOLTA	Il Rapporto Ambientale dovrà essere integrato con le analisi richieste e precisato dove le valutazioni sono state effettuate, ma non esplicitate, considerando una porzione di territorio più ampia.	PRESCRIZIONE
					SISTEMA DEL PAESAGGIO	In merito alla realizzazione di un grande parco tematico di 500.000 mq , si ritiene necessario precisare come concretamente si attuerà la realizzazione di questo grande parco e di come verrà preservata l'unitarietà dello sviluppo, che avverrà per lotti successivi di intervento.	ACCOLTA	Nel R.A. dovranno essere meglio dettagliati, sulla base delle informazioni disponibili, le fasi e lo sviluppo temporale del Parco rimandando comunque ulteriori approfondimenti di dettaglio alla successiva procedura di VIA. Dovranno comunque essere descritte le fasi e gli elementi non suscettibili di modifica e le possibili alternative, inserendole nelle parti regolamentari del PII.	PRESCRIZIONE
					ASPETTI NATURALISTICI	Da quanto si evince negli elaborati messi a disposizione vi è una esplicitata e ribadita volontà di integrare le previsioni edilizie proposte con una fitta trama di opere a verde fruibili, che andranno ad aggiungersi a quelle già realizzate per EXPO. I. Il fatto che si preveda a superficie permeabile oltre il 60% dell'area è in linea con l'obiettivo di sostenibilità ambientale di	ACCOLTA	I. Con riferimento alla superficie permeabile oltre il 60%, come già osservato nella "Relazione di Monitoraggio delle Prescrizioni VAS EXPO" dell'Osservatorio VAS EXPO, si precisa che il target individuato per questo obiettivo non risulterebbe essere stato raggiunto, in quanto la superficie permeabile ad oggi presente sul sito costituisce, al massimo, circa il 46% della superficie totale. Considerato il mutato scenario di riferimento per la	PRESCRIZIONE

					<p>riferimento del PII Ter-5, inoltre il Rapporto Ambientale afferma che attraverso il ripristino di ecosistemi e di infrastrutture verdi il livello di biopotenzialità territoriale verrà incrementato, salendo di classe, rispetto allo stato attuale, successivo allo smantellamento dell'area Expo, nonostante le future edificazioni.</p> <p>Dall'attuale grado di definizione del progetto non è possibile, però, conoscerne i dettagli e le modalità operative.</p> <p>II. Si ritiene importante che nello sviluppo futuro degli elaborati di progetto e nello S.I.A. vengano predisposte delle rappresentazioni grafiche dettagliate delle opere a verde, distinguendo cromaticamente la vegetazione già esistente, quale lascito di EXPO, dagli esemplari previsti quali nuovi impianti. Si chiede anche di esprimere, oltre al numero totale approssimativo di nuovi esemplari arborei previsti (che viene già detto essere di circa 3500), quello per singola specie, comprendendovi anche le specie arbustive, precisandone età, dimensione media, sesto di impianto, oltre che le tecniche operative scelte e gli aspetti manutentivi, in particolare la sostituzione delle fallanze e le irrigazioni, indicandone modi e tempi. A questo proposito, le specie arboree e arbustive utilizzate dovranno essere scelte tra quelle in elenco nel Repertorio delle misure di compensazione e mitigazione paesistico-ambientali del PTCP.</p> <p>II. Si ricorda che sarà opportuno quale buona pratica, oltre che coerente con gli obiettivi generali di eco-sostenibilità dell'intervento, che tutti i parcheggi a raso previsti siano progettati con alberature, in numero di almeno 1 albero ogni 5 posti auto.</p> <p>V. Si chiede inoltre di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione secondo il principio del</p>	<p>fase post expo rispetto allo scenario di sviluppo del sito ipotizzato per il post evento nel RA (2011), la proposta di PII delinea uno sviluppo del sito con una presenza significativa di funzioni pubbliche e di interesse pubblico, orizzonte ad oggi già nei fatti concretizzatosi con la scelta di realizzare un Parco della scienza, del sapere e dell'innovazione per la valorizzazione delle eccellenze del territorio nella ricerca e nell'innovazione attraverso anche gli insediamenti pubblici del Campus dell'Università Statale di Milano e dello Human Technopole. Pertanto il target relativo alla superficie permeabile è stato rimodulato temperando i vari obiettivi con riferimento al valore ambientale delle trasformazioni edilizie previste.</p> <p>Si è quindi introdotta l'applicazione del metodo del Green Space Factor per l'applicazione del quale si dovrà dare idonea dimostrazione degli indici utilizzati per il calcolo delle superfici equivalenti sia nello stato di fatto che di progetto. In particolare modo si riscontreranno i pesi attribuiti al canale e vasche di fitodepurazione (0,5 nello stato di fatto e 1 in progetto), alle pareti verdi verticali e soprattutto agli alberi; dovranno essere forniti riscontri ed esempi su applicazioni in ambito europeo e/o italiano. Infine dovranno essere implementate il più possibile le superfici dei tetti verdi, per i quali si prescrive che gli stessi abbiano idonee soluzioni atte a garantire l'irrigamento anche durante i periodi siccitosi.</p> <p>Si prescrive, inoltre, che vengano fornite idonee rappresentazione delle superfici permeabili e delle altre superfici che concorrono nel calcolo del GSF sia nello stato di fatto che di progetto. Il PII dovrà predisporre verifiche in fase di attuazione, in modo tale da monitorare che l'indice finale di GSF non muti in decremento.</p> <p>II. Negli elaborati di progetto e in fase di VIA dovranno essere riscontrate tutte le richieste formulate sulla nuova dotazione a verde anche con riferimento al Repertorio delle misure di compensazione e mitigazione paesistico-ambientali del PTCP.</p>	
--	--	--	--	--	---	--	--

						<p>“preverdissement”, in modo che le stesse possano svolgere il proprio ruolo di mitigazione anche per la fase di cantiere.</p>		<p>III. Per i nuovi parcheggi a raso le alberature dovranno essere previste in numero di almeno 1 albero ogni 5 posti auto.</p> <p>IV. Si concorda sulla necessità di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione secondo il principio del “preverdissement”, a tale riguardo si rimanda alle considerazioni di maggior dettaglio che verranno affrontate in sede di VIA.</p>	
					INVARIANZA IDRAULICA	<p>1. Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche, gli interventi dovranno rispettare i principi di invarianza idraulica e idrologica ai sensi della L.R. n.4/2016 e del relativo Regolamento d’attuazione n.7/2017.</p> <p>In generale, nella definizione del progetto si ritiene necessario massimizzare il riciclo e il riutilizzo delle acque meteoriche al fine di favorire il risparmio idrico e di prevedere idonee misure di tutela e salvaguardia delle acque stesse.</p> <p>Si ritiene opportuno individuare le soluzioni progettuali utili al riciclo e riutilizzo delle acque meteoriche e l’attuazione del drenaggio urbano sostenibile, al fine di ridurre le portate di scarico delle acque meteoriche nel canale perimetrale.</p> <p>2. Si chiede che le scelte progettuali, in virtù del rispetto dei principi suddetti, siano orientate a ridotta impermeabilizzazione del suolo, razionalizzando il più possibile il numero di parcheggi, considerando che l’accessibilità dell’area è garantita dal potenziamento del trasporto pubblico locale.</p>	NON ACCOLTA	<p>1. Si evidenzia che il progetto già prevede sistemi di riciclo e riutilizzo delle acque meteoriche (vedi l’allegato 6 del R.A. “Verifica e adeguamento delle opere infrastrutturali di servizio – invarianza idraulica).</p> <p>Il principio dell’invarianza idraulica è rispettato ed in tal senso la bassa soggiacenza della falda non consente lo scarico diretto nel suolo individuando come alternativa il canale perimetrale.</p> <p>2. Richiamando le precedenti controdeduzioni in tema di superficie permeabile, si evidenzia quanto già espresso nell’allegato 4 del R.A. (capitolo 4.5 e 4.6) in merito alla dotazione dei parcheggi che dovrà evitare un surplus di dotazione che potrebbe indirettamente favorire l’uso del veicolo privato.</p>	
					ACQUE SOTTERRANEE	<p>Si ricorda, durante le fasi di cantiere delle opere, di non compromettere l’attività di messa in sicurezza di protezione della falda. Si chiede inoltre che le previsioni urbanistiche del PII siano volte a tutelare la disponibilità e l’equilibrio idrogeologico delle risorse idriche sotterranee al fine di non pregiudicare il</p>	Si prende atto della comunicazione	<p>Si richiamano i contenuti del capitolo 7.5 “Acque” del R.A. e si rinvia alla procedura di VIA in corso circa ulteriori considerazioni anche in relazione alle fasi di cantiere.</p>	

					<p>sistema idrico sotterraneo nel suo complesso.</p> <p>MOBILITA'/ ACCESSIBILITA'</p> <p>Per quanto riguarda l'accessibilità all'area dall'esterno e la proposta di una nuova fermata ferroviaria MIND - Merlata in corrispondenza della passerella pedonale esistente, si formulano le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si ricorda che, nell'ambito della localizzazione di una nuova fermata ferroviaria, necessitano comunque di essere tenuti in debito conto altri aspetti quali quello ambientale (possibilità di dover attuare bonifiche, presenza di corsi d'acqua...) o quello dell'accessibilità all'area stessa della nuova fermata ferroviaria. - Il PUMS del Comune di Milano prevede la realizzazione di una nuova fermata, in corrispondenza del PII Stephenson, a circa 500 metri da MIND - Cascina Merlata in direzione di Milano Certosa. In prima battuta, non parrebbe ipotizzabile la realizzazione di due fermate tra Certosa e Rho Fiera, la cui valutazione tecnica è in ogni caso da concordare con RFI; la fermata MIND - Merlata risulterebbe quindi alternativa a quella di Stephenson del PUMS suddetto. Peraltro, le funzioni del PII MIND avranno indubbiamente maggior attrattività rispetto a quelle previste per l'area Stephenson, il cui orizzonte temporale è, tra l'altro, più a lungo termine. Si ritiene che l'area per la nuova fermata Stephenson, sia maggiormente baricentrica rispetto alle aree MIND - Cascina Merlata e Stephenson. Per contro, la scelta di una fermata ferroviaria nella posizione ora prospettata (MIND - Merlata) porrebbe invece il problema di servire adeguatamente l'area PII Stephenson. - La localizzazione di una nuova fermata ferroviaria al servizio (ma necessariamente ai margini) dell'area, oltre a quella esistente di Rho Fiera, non risolve comunque il problema degli spostamenti nell'ambito di un'estesa area. Per quanto riguarda pertanto 	<p>ACCOLTA</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale gli scenari di progetto prevedono la realizzazione della stazione Stephenson sia nella localizzazione prevista dall' AdP Scali che in quella proposta nel PII, ovvero in corrispondenza della passerella PEM.</p> <p>Come indicato nell'allegato 4 del Rapporto Ambientale, a seguito dell'espressione del Collegio di Vigilanza dell'AdP Expo nella seduta congiunta con il Collegio AdP Scali ferroviari milanesi del 13.12.2018, si sono avviate le verifiche, con gli enti competenti, circa la fattibilità della realizzazione della stazione Stephenson a circa 1,4 km a sud est della precedente posizione prevista dall'AdP Scali, e della stazione MIND quale fermata aggiuntiva.</p> <p>Pertanto, l'allegato 4 del R.A., ad esito delle verifiche in corso dovrà essere aggiornato con quest'ultimo scenario ed anche in modo da analizzare un'area più esterna rispetto all'area del PII, in coerenza con l'aggiornamento degli esiti delle verifiche in corso.</p> <p>In fase di approfondimento circa la fattibilità della proposta sopra descritta dovranno essere attivate tutte le verifiche connesse e propedeutiche alla realizzazione delle opere infrastrutturali, ivi inclusi gli aspetti ambientali.</p> <p>In merito al TPL si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</p> <p>In tale contesto dovranno essere valutate anche le proposte di modifica/integrazione della rete tranviaria milanese.</p>	<p>PRESCRIZIONE</p>
--	--	--	--	--	---	----------------	--	---------------------

						<p>la proposta inerente il sistema di mobilità interno, si ritiene che flussi di spostamento ingenti giustificano sistemi di trasporto ad elevata capacità.</p> <p>- La presenza di due punti di accesso all'area determinati dalle fermate ferroviarie impone lo studio di un sistema di trasporto pubblico con interscambio presso le stesse. Sistemi individuali, peraltro non ancora omologati in Italia, potrebbero comunque essere di ausilio ad un sistema portante avente la natura di un sistema di trasporto rapido di massa.</p> <p>- La vicinanza del PII Stephenson e del capolinea del tram 12 a Roserio, potrebbe anche suggerire l'opportunità di studiare un collegamento di forza tra le aree MIND e Stephenson mediante estensione della rete tranviaria milanese, ipotizzando una spina dorsale trasportistica pubblica mediante il suo prolungamento all'interno delle aree PII Stephenson e MIND con interscambi alle stazioni di Certosa, MIND e Rho Fiera.</p> <p>- In merito al tema del trasporto pubblico locale, si premette che l'Agenzia per il TPL del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha recentemente approvato (10 gennaio 2019) il Programma di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale che è il principale strumento di programmazione delle reti e dei servizi di competenza.</p> <p>Durante il processo partecipativo per la redazione del PdB Agenzia ha valutato le osservazioni presentate tra le quali anche quelle in merito al progetto MIND. Le richieste avanzate riguardanti modifiche ricomprese nell'allegato A del Pdb (scaricabile dal seguente link: http://www.agenziatpl.it/servizi-tpl/programma-dei-servizi-di-bacino non sono state accolte con le seguenti motivazioni:</p>			
OV_05	0078552/2019	19/02/2019	REGIONE LOMBARDIA - Direzione Generale Infrastrutture,	MOBILITA'	MOBILITA'	<p>ELEMENTI DI INTERESSE GENERALE</p> <p>1. Calcolo della domanda di mobilità</p> <ul style="list-style-type: none"> In tabella 6 di pagina 22 dell'allegato 4 "Piano della Mobilità" del Rapporto 	ACCOLTA	Si deve procedere alla verifica dei dati e a fornire la motivazione degli stessi, nonché alla correzione dei refusi puntuali segnalati.	PRESCRIZIONE

			Trasporti e mobilità Sostenibile		<p>Ambientale si legge una distribuzione dei movimenti da e verso il campus universitario con il 56% di spostamenti attratti e il 44% degli spostamenti generati nell'ora di punta del mattino. Si chiede di verificare/motivare tale dato.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si segnalano inoltre refusi puntuali alle pagine 26 e 27 del medesimo allegato 4. 			
					<p>2. Ripartizione modale I risultati della ripartizione modale, di cui all'allegato 4 "<i>Piano della Mobilità</i>" del RA, sono di particolare interesse ma si chiede che vengano riverificati con riferimento alla loro reale conseguibilità anche in considerazione del fatto che, negli scenari intermedi analizzati, la ripartizione tra trasporto pubblico e modo privato nell'ora di punta del mattino è sensibilmente a favore del modo privato (il trasporto privato si attesta al 67,9% nello scenario T1 – fine 2021 e al 61,4% nello scenario T3 – metà 2024).</p>	NON ACCOLTA	Pur avendo l'operatore utilizzato una metodologia difforme da quella usualmente adottata da AMAT, per la stima dei coefficienti di ripartizione modale si osserva che i valori risultano nel range dei valori attesi.	
					<p>3. Ora di punta della sera Le valutazioni modellistiche sono state condotte con esclusivo riferimento all'ora di punta del mattino. Le analisi dovranno essere integrate con opportuni approfondimenti/osservazioni volti: - a valutare/confermare la sostenibilità dell'accessibilità al sito e del complessivo sistema di mobilità che interessa l'area di studio anche in corrispondenza dell'ora di punta della sera; - a proporre le eventuali soluzioni che dovranno essere realizzate nell'ambito dell'attuazione della trasformazione utili a eliminare/limitare le potenziali situazioni di criticità riscontrate.</p>	ACCOLTA	Si deve quindi di modificare l'allegato 4 "<i>Piano della Mobilità</i>".	PRESCRIZIONE
					<p>4. Atto integrativo del AdP ex-Fiat Alfa Romeo In ordine ai profili di impatto sul sistema della mobilità e dei trasporti, si chiede di esplicitare gli elementi caratterizzanti l'AdP ex-Fiat Alfa</p>	ACCOLTA	L'Allegato 4 "<i>Piano della Mobilità</i>" deve essere integrato precisando dove le valutazioni sono state effettuate ma non esplicitate.	PRESCRIZIONE

						Romeo considerati per la valutazione del PII.			
						5. Traffico di cantiere All'interno dell'allegato "Piano della mobilità" del RA sono presenti riferimenti in ordine al traffico e alla viabilità di cantiere. Tali elementi possono determinare impatti in ordine alla funzionalità del sistema viabilistico in corrispondenza in particolare degli scenari intermedi (T1 - fine 2021 e T3 - metà 2024) e devono quindi essere oggetto di specifico approfondimento.	NON ACCOLTA	Le fasi di cantiere verranno meglio approfondite in sede di VIA Regionale, con specifiche analisi.	
						6. Tavolo tecnico permanente Si chiede che sia attivato un tavolo permanente di confronto con Regione Lombardia e gli altri enti territoriali interessati e con i gestori delle reti e dei servizi per la mobilità con la finalità di: <ul style="list-style-type: none"> - definire le modalità per l'esecuzione di un monitoraggio continuativo dell'evoluzione dei flussi di mobilità pubblica e privata; - valutare gli esiti del monitoraggio di cui sopra al fine di individuare le possibili azioni correttive. 	ACCOLTA	Verrà individuata una opportuna sede di confronto, eventualmente anche nell'ambito della Cabina di Regia già istituita secondo le indicazioni del Collegio di Vigilanza Expo, al fine di individuare momenti di confronto e coordinamento relativi alla programmazione ed alle attività in oggetto. Il Tavolo sarà coordinato dal Comune di Milano eventualmente delegando altro soggetto in caso di prevalenza di una specifica area di competenza.	SUGGERIMENTO
						<u>SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO</u> 7. Sostenibilità del Programma in relazione al Sistema Ferroviario e connessione con il sistema del Trasporto Pubblico Locale È corretto il richiamo all'Accordo di Programma per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese ("Accordo Scali") rispetto al quale si evidenzia come l'Accordo Scali preveda uno studio trasportistico e di esercizio esteso a tutta la cintura nord comprensiva anche delle fermate Stephenson (tra Certosa e Rho Fiera), Dergano e Istria, per valutare la fattibilità di tali punti di accesso sotto diversi profili, tra cui gli impatti sul sistema ferroviario e la sostenibilità rispetto alla capacità delle linee. Le previsioni di sviluppo dell'area contenute nel	ACCOLTA	Gli scenari infrastrutturali che rendono possibile l'implementazione delle quantità e delle strutture dei servizi ferroviari assunti alla base dello studio di cui all'allegato 4 del R.A "Piano della Mobilità" sono in corso di approfondimento anche in relazione allo sviluppo dello Studio trasportistico e di esercizio esteso a tutta la cintura ferroviaria nord richiamato dall'osservante. Per quanto concerne l'infrastrutturazione integrativa del comparto tramite TPL si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di prevedere non infrastrutturazioni integrative del comparto, bensì proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.	PRESCRIZIONE

					<p>RA non sono allineate temporalmente con gli scenari infrastrutturali che rendono possibile l'implementazione delle quantità e delle strutture dei servizi ferroviari assunti alla base dello studio di sostenibilità ambientale. Risulta quindi necessario che la valutazione della sostenibilità sia condotta assumendo un disallineamento temporale tra lo scenario urbanistico e lo scenario trasportistico.</p> <p>Peraltro anche a fronte della accertata compatibilità di servizio dell'inserimento di una nuova fermata tra Certosa e Rho Fiera (Mind), sul polo di Rho Fiera continuerà a gravare una quantità d'offerta di trasporto pubblico maggiore, e differenziata rispetto a Mind, essendo servita anche dai treni R, RE, EC e AV e dalla linea 1 della metropolitana, che garantiscono relazioni molto qualificate in termini di frequenza, connessioni di sistema e con tempi di percorrenza più concorrenziali rispetto ai sistemi suburbani.</p> <p>Ciò contribuisce a rendere ancor più necessaria una infrastrutturazione integrativa del comparto finalizzata a gestire la domanda di spostamento tra i principali ambiti dell'area con un sistema di trasporto pubblico adeguatamente dimensionato che preveda l'interscambio ferro-TPL presso l'attuale stazione Rho-Fiera, lo sviluppo nell'ambito territoriale MIND, il cabotaggio alle differenti funzioni previste, la connessione con la fermata Mind e l'allacciamento all'infrastruttura tramviaria già oggi operativa sull'ambito urbano dell'asse SP233.</p> <p>Dovrà essere altresì compiutamente affrontata la problematica di connessione tra le principali polarità trasportistiche gravitanti intorno all'area e le funzioni previste internamente ad essa, con particolare riferimento alla messa a sistema tra Rho Fiera (servita da sistemi: Metro, Suburbano, Regionale, AV), Mind (S), Roserio (Tram) e Certosa (S) e la distribuzione della domanda da esse generata all'interno del comparto.</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

					<p>8. Verifiche in merito alla riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale</p> <p>In relazione alla riconfigurazione del sistema di TPL proposto, si evidenzia la necessità che vengano condotti i necessari approfondimenti con l’Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, al fine verificare la fattibilità tecnica ed economica delle proposte di potenziamento della rete formulate.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A tal proposito, si chiede di quantificare i costi aggiuntivi previsti non solo su base giornaliera ma anche su base annua e di utilizzare come riferimento per il calcolo dei costi di esercizio il metodo definito dal Decreto Ministeriale n. 157 del 28/03/2018. • Si chiede, inoltre, di stimare anche i costi legati all’attuazione del servizio circolare Rho Fiera –Roserio e alle potenziali future nuove linee Rho Fiera M1 – Niguarda Ospedale e Rho Fiera M1 – Molino Dorino M1. Infine, si ritiene necessario che siano quantificati anche i costi di investimento aggiuntivi necessari a supportare il progetto in oggetto. 	ACCOLTA	<p>Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di prevedere proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l’Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</p> <p>Sulla base di tali esiti si procederà alla stima anche eventualmente dei costi legati all’attuazione del servizio circolare Rho Fiera Roserio.</p> <p>Si procederà inoltre alla revisione dei costi sulla base del metodo definito dal Decreto Ministeriale n. 157 del 28/03/2018.</p>	PRESCRIZIONE
				<p>SISTEMA DELLA VIABILITÀ</p> <p>9. Quadro programmatico</p> <p>Nell’allegato “Piano della Mobilità” del RA sono elencati una serie di interventi previsti nell’ambito della programmazione regionale. Per comprendere e valutare meglio gli esiti delle simulazioni trasportistiche condotte per lo scenario definitivo (T6 - T1 – fine 2021 e T3 – metà 2024) è necessario che sia specificato a quali orizzonti temporali sono state assegnate le singole opere.</p>	ACCOLTA	L’Allegato 4 “Piano della Mobilità” deve essere modificato/integrato con quanto richiesto.	PRESCRIZIONE	
				<p>10. Verifiche modellistiche</p> <p>I. Si chiede che la verifica statica delle rotatorie oggetto di analisi all’interno del paragrafo 9.4 dell’Allegato 4 “Piano della Mobilità” sia integrata anche utilizzando la metodologia Cetur/Setra così da poter acquisire un quadro analitico più completo.</p>	ACCOLTA	I: Si conferma la metodologia utilizzata per definire i Livelli di Servizio delle intersezioni, deve essere completato il calcolo della lunghezza delle code. Dovrà, inoltre, essere valutato il funzionamento delle intersezioni Belgioioso/Grassi ad est e la rotatoria De Gasperi/Belgioioso ad ovest oltre all’intersezione De Gasperi/Risorgimento localizzata	PRESCRIZIONE	

								sul territorio comunale di Rho ed in generale sulla rete di contorno.	
						II. Si chiede inoltre che le valutazioni degli scenari T1 - fine 2021 e T3 - metà 2014 siano integrate con la verifica statica di cui sopra di funzionalità dei principali nodi viari di accessibilità.	NON ACCOLTA	II: Non si ritiene necessaria l'integrazione delle valutazioni degli scenari T1 e T3 con le verifiche statiche in quanto lo scenario finale T6 si caratterizza per i flussi di maggior rilievo e, pertanto, risulta essere quello che permette di calcolare gli indicatori di funzionamento delle intersezioni nelle condizioni di maggior impatto.	
						III. Si chiede peraltro di riverificare gli schemi grafici adottati per lo sviluppo delle modellizzazioni statiche dei nodi al fine di valutarne la corretta capacità di rappresentare le configurazioni esistenti e/o di progetto (non è in particolare chiara la coerenza tra quanto in essere/progettato e quanto modellizzato per le intersezioni numero 1, numero 2 e numero 4). IV. Per una maggiore leggibilità dei dati sarebbe inoltre opportuno presentare i flussogrammi che illustrano i rapporti tra flussi e capacità, rappresentando i Livelli di Servizio degli assi calcolati con riferimento a quanto stabilito dalla DGR 3219 del 27 settembre 2006. Si chiede pertanto che gli esiti delle modellizzazioni di traffico siano prodotti in termini numerici leggibili sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio quantomeno per gli elementi afferenti alla rete primaria e principale e gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito.	ACCOLTA	III: Si dovrà dare maggiore evidenza alla proposta progettuale in relazione alla condizione attuale (intersezioni numero 1, numero 2 e numero 4). IV: Dovranno essere valutati i valori di flusso veicolare sugli archi stradali primari derivanti da modello di microsimulazione così da definirne per singolo arco il valore di LdS. Dovranno essere, inoltre, rese leggibili le immagini in modo da rendere maggiormente decifrabili i valori dei flussogrammi.	PRESCRIZIONE
						11. Intersezione 2 – Svincolo con il Raccordo Fiera-Milano L'analisi svolta all'interno del paragrafo 9.4 dell'allegato 4 "Piano della Mobilità" evidenzia	ACCOLTA	Dovrà essere verificato l'impatto del traffico in concomitanza di eventi negli spazi fieristici, anche coinvolgendo i soggetti proprietari e gestori delle reti (Milano Serravalle) e dovrà pertanto essere	PRESCRIZIONE

					<p>elementi di criticità in relazione alla funzionalità dell'intersezione in oggetto, con particolare riferimento alla gestione dei flussi provenienti dal Raccordo Fiera-Milano in ingresso da nord.</p> <p>In ragione dell'importanza di tale nodo, si chiede di studiare, coinvolgendo i soggetti proprietari e gestori delle reti, possibili soluzioni migliorative da realizzare nell'ambito dell'attuazione della trasformazione in valutazione.</p>		<p>aggiornato lo scenario modellistico.</p>	
					<p>12. Aree di sosta</p> <p>Si chiede di valutare che configurazione della viabilità di accesso alle aree di sosta e di distribuzione interna alle stesse sia tale da non determinare situazioni di criticità nella gestione dei flussi in ingresso/egresso che possano produrre impatti significativi sulla circolazione sulla rete ordinaria.</p>	<p>PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>Premesso che allo stato attuale non è possibile ipotizzare la struttura dei parcheggi; si chiede in ogni caso di considerare all'interno delle valutazioni micromodellistiche la funzionalità degli accessi alle aree parcheggio, quantomeno in termini di capacità e di tempi di accesso.</p>	<p>PRESCRIZIONE</p>
					<p>13. SISTEMA DELLA CICLABILITÀ</p> <p>La ripartizione modale prevede un utilizzo della modalità ciclopedonale significativa - nell'ordine del 15% - (nell'ordine dei 135.000 spostamenti/giorno).</p> <p>Numeri come quelli appena richiamati richiedono che, per garantire una reale sostenibilità dell'accessibilità al sito, siano sviluppati approfondimenti mirati volti ad assicurare che l'offerta di percorsi, strutture e servizi siano effettivamente adeguati per "giustificare" e supportare una domanda così significativa.</p> <p>In assenza di rassicurazioni in ordine a quanto sopra sarà necessario modificare la ripartizione modale ipotizzata e provvedere agli eventuali ridimensionamenti dell'offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità motorizzata pubblica e privata.</p>	<p>ACCOLTA</p>	<p>La quota di spostamenti legati alla mobilità dolce è stata fissata quale valore obiettivo dopo una analisi di quella che risulta essere la ripartizione modale individuata da AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio) nella zona Stephenson.</p> <p>Tale valore nonché i percorsi, strutture e servizi che garantiscono tale livello dovranno comunque essere oggetto di approfondimento anche in relazione alle richieste di integrazione alla rete ciclabile di carattere intercomunale avanzate da altri enti territoriali.</p>	<p>PRESCRIZIONE</p>
					<p>14. LOGISTICA E MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI</p> <p>Si evidenzia che la possibile futura attivazione di un centro logistico comune dovrà essere</p>	<p>ACCOLTA</p>	<p>L'eventuale istituzione di un centro logistico a servizio esclusivo di MIND dovrà essere oggetto di successive valutazioni e approfondimenti al fine di valutarne la sostenibilità e, nel caso, individuare gli</p>	<p>PRESCRIZIONE</p>

						conseguente allo sviluppo di valutazioni trasportistiche finalizzate a verificarne la sostenibilità e ad individuare le iniziative da attivare per risolvere le eventuali potenziali situazioni di criticità determinate dall'entrata in esercizio del medesimo centro.		interventi per la risoluzione di potenziali situazioni di criticità. Il PII dovrà pertanto normare tale ipotesi.	
						SOLUZIONI DI MOBILITÀ INNOVATIVA 15. Sistema GRT Il sistema ipotizzato prevede la gestione di 5 fermate in 2 km di percorso (una fermata circa ogni 400 mt), con una velocità operativa di circa 25 km/h e una capacità di 15 passeggeri. L'analisi trasportistica proposta fa ritenere il sistema proposto non sufficiente dal punto di vista della capacità di carico necessaria al soddisfacimento della domanda stimata, delle caratteristiche dinamiche e prestazionali dei veicoli e della praticabilità della guida interamente automatizzata oltre alla probabile assenza di un supporto normativo, con conseguente necessità tardiva di impostare un sistema di trasporto di massa interno al comparto.	ACCOLTA	Il sistema CAV è puramente un sistema integrativo di supporto alla pedonalità, le due porte di accesso di MIND Merlata e Rho Fiera permettono di rendere accessibile a distanza pedonale (entro i 15 min a piedi) tutte le funzioni di futuro insediamento. A supporto del sistema del ferro sarà istituito un servizio di bus circolanti lungo l'anello nord e sud di MIND che garantiranno connessione diretta tra le fermate ferroviarie e l'hub di Roserio garantendo attraverso un sistema di fermate intermedie una copertura completa di MIND. Si ritiene comunque necessario un approfondimento riguardo la modalità di stima della domanda interna da soddisfare, al fine di determinare il sistema più efficace di trasporto e le frequenze più idonee., pertanto il tema verrà affrontato all'interno del Rapporto Ambientale.	PRESCRIZIONE
						16. Soluzioni di supporto alla mobilità dolce Si chiede di calcolarne un primo dimensionamento così da valutare l'entità degli spazi da attrezzare per la gestione dello sharing.	ACCOLTA	Dovrà essere integrato l'Allegato 4 "Piano della Mobilità" con un predimensionamento dei sistemi da attuare, e relativi spazi necessari, a supporto della mobilità interna.	PRESCRIZIONE
OV_06	0078547/2019	19/02/2019	COMUNE DI BARANZATE	MOBILITA'-CONNESSIONI CON IL TERRITORIO	CONNESSIONI CON IL TERRITORIO	Si concorda con l'ipotesi di realizzazione della nuova fermata ferroviaria MIND-Merlata, tuttavia l'accessibilità dal centro abitato del Comune di Baranzate sarebbe garantita esclusivamente dall'esistente sottopasso di Via Montello (unico punto per oltrepassare l'A8). Si propone quindi di prevedere , almeno come ipotesi di sviluppo futura, la possibilità di un collegamento in sovrappasso ciclopedonale della A8 in posizione intermedia tra il sottopasso di Montello e il ponte di Via Cristina Belgioioso/Roserio	ACCOLTA	Deve essere predisposto uno scenario che verifichi la fattibilità tecnica e una stima approssimativa dei costi di un sovrappasso ciclopedonale, nel punto indicato dal Comune di Baranzate, valutandone puntualmente la localizzazione alla luce delle previsioni progettuali del PII.	PRESCRIZIONE
					MOBILITA':TPL (tariffa unica integrata)	<ul style="list-style-type: none"> La proposta dello spostamento del capolinea della linea Z134 dalla fermata QT8 M1 (in tariffa urbana) a 	PARZIALMENTE ACCOLTA	Lo spostamento del capolinea della linea Z134 dovrà essere oggetto di valutazione nell'ambito delle competenze dell'Agenzia di bacino per il TPL	PRESCRIZIONE

						<p>Rho Fiera M1 è condivisibile, tuttavia ad oggi non risulta ancora attuata la tariffa unica integrata per il trasporto pubblico metropolitano, quindi tale soluzione comporterebbe un aggravio dei costi per i cittadini Baranzatesi che utilizzano la linea Z134. Pertanto la soluzione è condivisibile solo a condizione che venga adottata la tariffa unica integrata.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si chiede di valutare l'adeguamento strutturale del sottopasso di Baranzate - Via Montello 		<p>unitamente all'ipotesi di adozione della tariffa unica integrata.</p> <p>Si dovrà procedere a preliminari valutazioni tecniche/economiche di adeguamento del sottopasso in funzione del passaggio delle linee del TPL subordinatamente alle indicazioni circa l'assetto del TPL da parte dell'Agenzia di Bacino.</p>	
					MOBILITA': Accessibilità	<p>Non sono previsti accessi/collegamenti viabilistici tra Via Cristina di Belgioioso e l'anello stradale periferico MIND.</p>	ACCOLTA	<p>Si richiede di meglio definire le connessioni tra Via Belgioioso e l'anello MIND, anche in relazione all'assolvimento delle funzioni di collegamento e accessibilità.</p>	PRESCRIZIONE
					MOBILITA': Connessioni piste ciclabili	<p>Concordano con l'ampliamento del sistema della ciclabilità.</p> <p>I. Richiedono la sistemazione del sottopasso di Via Montello per il collegamento ciclopedonale: si chiede che i costi di progettazione e realizzazione siano a carico del proponente</p> <p>II. Richiedono collegamento ciclabile con la rete esistente attestata all'incrocio di via Aquileia/Montecassino: si chiede che i costi di progettazione e realizzazione siano a carico del proponente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si ritiene necessario anche prevedere una connessione ciclabile in prossimità del Gate Cargo 11 	ACCOLTA	<p>Dato l'interesse manifestato dal Comune di Baranzate ed altri enti al tema delle connessioni ciclo-pedonali dell'area MIND, si chiede ad Arexpo di effettuare gli opportuni approfondimenti circa gli interventi prioritari necessari per garantire un livello minimo di continuità di tali percorsi, il tutto mediante preliminari valutazioni tecnico/economiche.</p> <p>Tali approfondimenti dovranno essere oggetto di valutazione da parte degli enti per i conseguenti impegni economici a carico di Arexpo, in termini di progettazione e realizzazione delle opere, da valutarsi nell'ambito della sostenibilità economica dell'intervento.</p> <p>Il sistema della ciclabilità, quale somma della rete ciclabile esistente, programmata e di progetto in uno scenario ad ampia scala, dovrà comunque trovare una fase di affinamento ed aggiornamento nei successivi stadi progettuali del PII in relazione alle eventuali nuove previsioni/realizzazioni che di dovessero consolidare nei territori circostanti.</p> <p>Premesso che ad oggi non è possibile localizzare la previsione di una connessione ciclabile in prossimità del Gate Cargo 11, il PII dovrà normarne la possibile realizzazione nelle fasi successive di messa a punto,</p>	PRESCRIZIONE

								con l'integrazione dell'assetto della rete ciclopedonale attualmente identificata all'interno dell'allegato 4 al R.A. – Piano della Mobilità (cap. 5).	
OV_07	0078540/2019	19/02/2019	ATO	ACQUE	EFFETTI SUL PII DALLE NUOVE FUNZIONI INSEDIATE	Risultano essere stati valutati solo parzialmente i potenziali effetti che le trasformazioni previste nell'area espositiva potrebbero avere sul Servizio Idrico Integrato , in quanto sono state prese in considerazione unicamente le pressioni derivanti dalla popolazione civile giornaliera stimata in 65.903 abitanti (in termini di nuovi fabbisogni idropotabili civili ed in termini di nuovi carichi civili generabili), mentre non si rilevano previsioni in ordine ai potenziali effetti derivanti dalle nuove funzioni private (terziario, commerciale e produttivo) e/o stime relative ai nuovi carichi di tipo industriale generabili dalle stesse;	PARZIALMENTE ACCOLTA	Precisando che il riferimento a 65.903 abitanti è riferito al calcolo degli abitanti equivalenti di tutte le funzioni pubbliche e private previste dal Piano (addetti, visitatori, residenti, posti letto), si deve provvedere a meglio specificare i parametri e gli impatti relativi alla voce "altre funzioni pubbliche" (72.000 mq di slp) – vedi capitolo 7.5.1 e 7.5.3 del R.A..	PRESCRIZIONE
					INDICATORI monitoraggio fognatura e depurazione	Risultano essere stati presi in considerazione solo indicatori ambientali attinenti il pubblico servizio di acquedotto, senza prevedere alcun monitoraggio in ordine ai servizi di fognatura e depurazione. Si chiede quindi di voler integrare il Piano di Monitoraggio, descritto al Capitolo n. 8 del RA, con ulteriori opportuni indicatori inerenti i pubblici servizi di fognatura e depurazione, quali ad esempio, le variazioni di carichi inquinanti generabili (in AE), l'estensione/copertura della rete fognaria (in Km o %), la capacità residua dell'impianto di depurazione (in AE) ed il carico insediativo sulla capacità di depurazione esistente (%).	ACCOLTA	Dovrà essere integrato il sistema degli indicatori di monitoraggio di cui al par. 8.1.1. del Rapporto Ambientale	PRESCRIZIONE
					COMPATIBILITÀ dei carichi inquinanti/idraulici	<ul style="list-style-type: none"> Dovrà essere valutata, anche da parte del Gestore MM SpA, la compatibilità dei carichi inquinanti/idraulici derivanti dal progetto in questione con l'attuale capacità residua delle reti fognaria, dei collettori intercomunali riceventi e dell'impianto di depurazione di Milano S. Rocco, atteso che non risultano ancora essere stati quantificati, nella loro interezza, i carichi inquinanti che si potrebbero generare dalle 	ACCOLTA	Sulla base di quanto già controdedotto per la quantificazione complessiva dei fabbisogni e carichi inquinanti pubblici/privati, il Rapporto Ambientale dovrà essere integrato con la valutazione richiesta.	PRESCRIZIONE

						summenzionate attività private (terziario, commerciale, ricettivo e produttivo).			
					Nota per progettazione sulle disposizioni tecniche	A tal proposito preme ribadire che la progettazione e la successiva realizzazione di nuove reti fognarie interne private destinate alla raccolta di reflui urbani da recapitare nella pubblica rete di fognatura, nonché eventuali potenziamenti dei pubblici servizi di acquedotto e fognatura che si rendessero necessari, dovranno tenere conto delle disposizioni tecniche dettate dal Regolamento del Servizio Idrico Integrato del Gestore MM SpA scaricabile dal ns. sito web alla sezione "Convenzioni e Regolamenti".	Si prende atto della comunicazione	/	
OV_08	0078556/2019	19/02/2019	ARPA	AMBIENTE	RA - MONITORAGGIO	Si ritiene indispensabile strutturare e consolidare le attività di monitoraggio delle matrici ambientali di tutto il sito formalizzando e divulgando la Rendicontazione Ambientale del PII.	ACCOLTA	Anche ai fini delle richieste dell'osservazione si prevede l'istituzione di un Osservatorio Ambientale di cui dovrà essere data idonea divulgazione tramite portale di Regione Lombardia S.I.M.O.N.E.	PRESCRIZIONE
					SISTEMA DEI VINCOLI	Il quadro del sistema dei vincoli è mutato in funzione delle opere di infrastrutturazione del sito eseguite in funzione dell'Evento espositivo. La progettazione del PII dovrà quindi considerare le fasce di rispetto e di tutela delle infrastrutture e sottoservizi riferite allo stato attuale dei luoghi.	PARZIALMENTE ACCOLTA	La tavola n. 3 "Vincoli, servitù e fasce di rispetto" riporta il quadro del sistema vincolistico già aggiornato sulla base dello stato di fatto in funzione delle opere di infrastrutturazione del sito eseguite in funzione dell'evento espositivo. Di ulteriori eventuali aggiornamenti che dovessero sopravvenire si dovrà tener conto in fase di progettazione.	PRESCRIZIONE
OV_09	0081009/2019	20/02/2019	REGIONE LOMBARDIA – DIREZIONE GENERALE ENTI LOCALI E PICCOLI COMUNI	ACQUE		In ogni caso la progettazione degli interventi dovrà: <ul style="list-style-type: none"> • tenere conto del limite inderogabile di 8,5 mc/s per la portata che può scorrere nel torrente Guisa o Merlata in corrispondenza del manufatto di sottopasso dell'Autostrada A4; conseguentemente, se le portate del corso d'acqua dovessero eccedere tale limite le acque dello scarico del canale delle vie d'acqua dovranno essere interrotte. • essere condotta nel rispetto delle previsioni del regolamento sull'invarianza idraulica n. 7/2017 alla lr 4/2016, fermo restando il limite di cui al punto precedente. • Rispettare i vincoli di inedificabilità assoluta imposti dall'art. 96 del R.D. 25/07/1904 n. 523. 	NON ACCOLTA	Il progetto già prevede le specifiche tecniche richieste.	
OV_10	0079386/2019	20/02/2019	SERRAVALLE	MOBILITA'	ACCESSIBILITA' / Tavolo di raffronto	L'unico accesso del sistema autostradale è garantito dall'uscita di Mazzo di Rho lungo il raccordo tra l'A50 e l'A8.	ACCOLTA	Deve essere individuata una opportuna sede di confronto, eventualmente anche nell'ambito della Cabina di Regia già istituita secondo le indicazioni	PRESCRIZIONE

						Si rimarca la necessità di avviare un tavolo di raffronto , tavolo richiesto anche al Forum.		del Collegio di Vigilanza Expo, al fine di individuare momenti di confronto e coordinamento relativi alla programmazione ed alle attività in oggetto. Il Tavolo sarà coordinato dal Comune di Milano eventualmente delegando altro soggetto in caso di prevalenza di una specifica area di competenza.	
OV_11	0079367/2019	20/02/2019	COMUNE DI RHO	ACUSTICA/ MOBILITA'	ACUSTICA	<p>Le previsioni di barriere presso l'istituto Galeazzi e il Campus Universitario sono in contrasto col concetto di permeabilità che deve caratterizzare il sito.</p> <p>Si rinnova l'invito a verificare interpretazioni della norma o soluzioni operative differenti che consentano quanto più possibile di evitare il ricorso al posizionamento di barriere lungo il perimetro del comparto MIND.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	<p>Le barriere, la cui soluzione tecnica è stata ottimizzata, come riportato all'interno del cap. 9 dell'allegato 3 del R.A., sono una condizione necessaria per il rispetto dei limiti acustici imposti dalla normativa vigente per quel tipo di funzione.</p> <p>Inoltre, come riportato del cap. 9 dell'allegato 3 del R.A., le stesse proposte di mitigazione acustica potranno subire modifiche a valle della messa a punto planivolumetrica definitiva del progetto del Campus universitario.</p> <p>Si accoglie l'invito a verificare interpretazioni della norma o soluzioni operative differenti che consentano quanto più possibile di evitare il ricorso al posizionamento di barriere lungo il perimetro del comparto MIND.</p>	PRESCRIZIONE
					MOBILITA' / TPL	<p>Si segnala la necessità di includere nelle previsioni di potenziamento del TPL la realizzazione di idonee corsie preferenziali di marcia lungo le direttrici di collegamento con le città di Rho e Milano, al fine di una sicura circolazione dei mezzi di trasporto.</p> <p>Realizzazione di nuovi hub di attestamento del TPL, ad integrazione del terminal di interscambio modale di Rho Fiera, sfruttando se possibile anche il sottoviadotto Rho Monza.</p>	ACCOLTA	<p>I flussogrammi riportati nel Rapporto Ambientale non rendono possibile una lettura dei flussi di traffico presenti sulla viabilità di transito delle linee di trasporto pubblico e, pertanto, di formulare un'ipotesi riguardo la necessità di implementare corsie riservate al TPL.</p> <p>Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di prevedere proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</p>	PRESCRIZIONE
					PARCO TEMATICO	Si sottolinea la necessità di compattare le aree a parco massimizzando la quota verde drenante.	NON ACCOLTA	Si evidenzia che il progetto è in fase istruttoria, ma già la proposta pubblicata in sede di VAS rappresenta un concetto di Parco Tematico esteso e non frammentato tenendo inoltre già conto del rispetto dei principi dell'invarianza idraulica (vedi l'allegato 6	

								del R.A. "Verifica e adeguamento delle opere infrastrutturali di servizio – invarianza idraulica, e 7 "Relazione Paesaggistica").	
OV_12	0087663/2019	25/02/2019	COMUNE DI PERO	MOBILITA'	ACCESSIBILITA'	<p>Si chiede di integrare le previsioni con le seguenti proposte:</p> <p>1.si ribadisce l'importanza di completare la rete dei percorsi ciclo-pedonali inserendo nella tavola 1M i tratti principali del telaio della ciclabilità urbana del comune di Pero, come meglio rappresentati in colore blu nell'allegato 2. Si segnalano, in particolare, come strategiche le seguenti connessioni:</p> <p>a) Stazioni Rho –Fiera e asse del Sempione: le stazioni di Rho – Fiera sono il punto in cui si innesta la rete di piste previste a nord della ferrovia ed il tracciato previsto si sviluppa in prossimità della rotatoria R5 sottostante il cavalcavia della A52 Sempione-A8. E' auspicabile, che all'altezza della rotatoria si snodino due percorsi ciclopedonali protetti, il primo che, costeggiando il perimetro meridionale dell'insediamento del polo fieristico, si colleghi alla pista lungo la via Sempione (ex SS. 33) in corrispondenza dell'albergo di Fiera e in località Cerchiate (come già previsto con linea tratteggiata rossa nell'elaborato citato) e il secondo che si connetta allo stralcio gamma (in sottopasso all'autostrada A4, già attrezzato con pista ciclabile) e raggiunga il Sempione con radiali nella zona più centrale di Pero e lungo via Piave con possibili connessioni con la direttrice Molino Dorino - Pero - C.na Merlata - Mind descritta al punto b.</p> <p>b) Molino Dorino - Pero - C.na Merlata – Mind: questo percorso, oggi in fase di studio preliminare, che si snoda lungo le vie Appennini, Sempione, Monti, Quartiere C.na Merlata e Mind, consente di mettere a sistema più realtà che possono sfruttare, a seconda delle distanze e della convenienza, le stazioni</p>	ACCOLTA	Gli itinerari dovranno essere integrati nell'assetto della rete ciclopedonale attualmente identificata all'interno dell'allegato 4 al R.A. – Piano della Mobilità (cap. 5).	PRESCRIZIONE

						metropolitane e ferroviarie presenti e previste e di completare la rete di mobilità dolce tra MIND e i comuni di Pero e di Milano.			
						<p>2. Si rende necessario implementare le estensioni delle linee esistenti e i nuovi tracciati del TPL in superficie su gomma previsti dal Piano della mobilità per servire Pero e le località di Cerchiate e Cerchiarello, che manifestano una forte domanda di mobilità pubblica, soprattutto per raggiungere i servizi sanitari e scolastici sovrалocali, non facilmente raggiungibili con la metropolitana. Per tale ragione si propone di integrare lo studio, collegando Pero e le frazioni alla rete prevista, sia modificando le linee esistenti lungo il Sempione (Z601 e Z606 gestite da movibus e la 528 gestita da ATM) facendole raggiungere la stazione Rho Fiera M1, sia prevedendo che almeno una delle linee citate nel piano della mobilità siano estese all'asse del Sempione in comune di Pero. Si propone, ad esempio, la chiusura ad anello della nuova linea Rho Fiera M1, Mind, quartiere Stephenson, quartiere Cascina Merlata, Molino Dorino M1 (pagg. 62 e 63 del piano), completando il giro con la tratta Molino Dorino M1, Sempione, via Buonarroto, cavalcavia di Mazzo, via Risorgimento, Rho Fiera M1, come rappresentato in linea in colore rosso nell'Allegato 4.</p>	ACCOLTA	Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di prevedere proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.	PRESCRIZIONE
OV_013	0088024/2019	25/02/2019	EST TICINO VILLORESI	VIA ACQUA SUD	ACQUE	<p>Nei documenti messi a disposizione non vi è cenno al completamento della "Via d'Acqua Expo 2015", sebbene molti obiettivi e targets di VIA fossero legati alla riconnessione tra reti irrigue prevista inizialmente. L'attuale destinazione delle acque non risulta sostenibile in un'ottica di lungo periodo, l'attuale gestione potrebbe portare ad una penalizzazione delle dispense extra-irrigue. Si chiede un aggiornamento delle previsioni programmatiche contenute nell'ambito della procedura in oggetto che contempli il completamento del tronco Sud della via d'Acqua ed individui la porzione di tronco</p>	NON ACCOLTA	<p>Il completamento della "Via d'Acqua Expo 2015" non risulta ad oggi essere strettamente funzionale alle Valutazioni Ambientali del PII, difatti gli scenari energetici sono compatibili anche con l'attuale assetto del canale perimetrale. In considerazione della rilevanza del tema, si suggerisce di prevedere nel PII norme flessibili che contemplino la coerenza di tale scenario con le realizzazioni previste e aggiornabili.</p>	SUGGERIMENTO

						Centrale necessario a garantire continuità idraulica alle acque afferenti alle acque affluenti dal Canale Villoresi verso il Naviglio Grande.			
--	--	--	--	--	--	---	--	--	--

PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RIFERITA ALLA FASE SUCCESSIVA ALLO SVOLGIMENTO DELL'ESPOSIZIONE UNIVERSALE 2015 PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MEDIANTE APPROVAZIONE DI UN PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO, O EQUIVALENTE ED IDONEO ATTO DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, INTERESSANTE I TERRITORI COMUNALI DI MILANO E RHO

PRIMA SEDUTA CONFERENZA DI VALUTAZIONE

**17 GENNAIO 2018
PRESSO PALAZZO DEL COMUNE
VIA BERNINA, 12 – MILANO**

VERBALE

PRESENTI:

Giancarlo Tancredi	Autorità procedente - Comune di Milano - Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Giuseppina Sordi	Autorità competente - Comune di Milano - Area Ambiente ed Energia
Cristiana Colzani	Comune di Milano - Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Caterina Colombo	Comune di Milano - Area Ambiente ed Energia
Pietro Sciarretta	Comune di Milano - Area Ambiente ed Energia
Marco Carabelli	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Alessandro Molaioni	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Daniela De Pascalis	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Gioia Morina	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Fiorella Barzaghi	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Sonia Rumi	ARPA Lombardia
Anna Torri	ARPA Lombardia
Giuseppe Campilongo	ARPA Lombardia – Dipartimento di Milano
Umbertina Cattaneo	Regione Lombardia – Direzione Generale Presidenza
Miranda Bassi	Regione Lombardia
Vania Gatti	Regione Lombardia
Michela Palestra	Comune di Arese
Sergio Milani	Comune di Arese
Elisabetta Ubezio	Comune di Arese
Luca Elia	Comune di Baranzate
Enrico Fedrighini	Municipio 8
Marco Gariboldi	Municipio 8
Laura Burzillieri	Est Ticino Villoresi
Oscar Rampini	ATO Città Metropolitana
Emanuela Spezzigu	Metropolitana Milanese

Maurizio Vazzana	ATM
Mauro Orsini	NED – nuove energiedistribuzione
Angelo Nespoli	Fondazione E.A. Fiera Milano
Massimo Piraino	Poste Italiane
Francesco Porcaro	Poste Italiane
Simona Colzani	Soc. Expo 2015 in liquidazione
Lucia Podda	Ministero Infrastrutture e Trasporti - DGVCA
Sara Morlacchi	Comune di Rho
Varesi Walter	Comune di Rho
Massimo Sgambelloni	Comune di Rho
Pietro Gargioni	AMAT – UT
Nadia Boschi	Lendlease
Elena Frigo	Lendlease

La conferenza inizia alle ore 15.15

L'arch. Sordi introduce la Conferenza di Valutazione illustrando il percorso metodologico della Valutazione Ambientale Strategica relativa allo sviluppo del sito successivamente all'evento Expo ed elenca gli atti già assunti (avvio del procedimento e individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti territorialmente interessati, dei soggetti funzionalmente interessati e dei singoli settori del pubblico, interessati all'iter di Vas).

L'impianto dell'Accordo di Programma Expo approvato nel 2011 e la disciplina di variante prevedono due fasi distinte di cui la prima (conclusa) finalizzata a consentire la realizzazione dell'Esposizione Universale 2015 - fase Expo - e la seconda (in corso) per la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento - fase Post-Expo - mediante un Programma Integrato d'Intervento unitario PII (o altro atto di programmazione negoziata equipollente).

Analogamente a questi atti anche nel Rapporto Ambientale della procedura VAS connessa alla variante urbanistica (VAS Expo) sono previste due fasi temporali con scenari progettuali delineati secondo un diverso livello di approfondimento.

Per la fase Expo il livello di definizione dei contenuti progettuali e di elementi conoscitivi è stato sufficiente e consono all'espletamento della procedure di VAS e delle sue considerazioni di sostenibilità ambientale, mentre per la fase Post-Expo, data l'assenza di una configurazione e di elementi progettuali/ambientali adeguati, sono stati forniti obiettivi, indicazioni, e considerazioni sulla base di un ipotetico scenario rinviando al successivo PII lo svolgimento puntuale delle procedure ambientali.

La presente VAS, pertanto, non solo è connessa all'iter approvativo del PII secondo la normativa vigente, ma risponde a quanto già indicato nel Rapporto Ambientale di cui sopra.

Con l'istituzione dell'Osservatorio di Monitoraggio VAS Expo, oltre a verificare il raggiungimento degli obiettivi per la fase Expo, sono stati seguiti i processi decisionali in atto per lo sviluppo dell'area in modo da aggiornare le valutazioni relative agli scenari contenute nel RA Expo. In tal modo si è costituito un primo quadro conoscitivo e di riferimento per la riqualificazione del sito che dovrà recuperare ed integrare, all'interno delle procedure ambientali in corso, gli obiettivi ambientali già contenuti nella VAS Expo al fine di garantire un bilancio ambientale complessivo positivo e la sostenibilità degli interventi.

L'arch. Tancredi, a riguardo, riporta le previsioni urbanistiche che disciplinano la fase post-Expo e le disposizioni del Collegio di Vigilanza dell'AdP Expo per l'anticipazione, nelle more della definizione del PII, delle funzioni pubbliche e di interesse pubblico (Human Technopole, Campus Università Statale di Milano e struttura sanitaria con il rango di IRCCS) stante anche l'interesse manifestato dallo Stato per la realizzazione del progetto scientifico e di ricerca Human Technopole e per il trasferimento dell'Università Statale dall'attuale sede di Città Studi.

Inoltre ricorda che è stato approvato un atto integrativo all'AdP per disciplinare l'attuale fase transitoria Fast post-Expo (non prevista nell'AdP) al fine di garantire la valorizzazione del patrimonio esistente (opere e manufatti), il presidio ambientale e la salvaguardia della funzionalità delle infrastrutture del sito espositivo dal termine dell'evento alla definizione dei progetti di sviluppo del post Expo.

Il Dott. Carabelli (Arexpo) a partire da quando già esposto in precedenza, illustra le principali caratteristiche costruttive, tipologiche e insediative dei tre poli pubblici (Human Technopole; Campus Universitario e nuovo Istituto Ospedaliero IRCCS Galeazzi) e prosegue con l'espone l'assetto attuale della Società Arexpo S.p.a. che, nel dicembre del 2016, ha visto il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) acquisire la quota di maggioranza societaria. Operazione questa determinata per Arexpo nell'assunzione delle future decisioni strategiche.

Aggiorna quindi il tavolo rispetto alla conclusione della procedura di gara indetta allo scopo di individuare un soggetto attuatore e gestore dello sviluppo dell'area e procede con la descrizione dei principali contenuti del Documento di Scoping, sottolineando in particolare l'aspetto virtuoso di uno sviluppo che vede l'insediamento di funzioni pubbliche a traino di quelle private.

Il Dott. Carabelli evidenzia come il Rapporto Ambientale VAS del 2010, con riferimento sia alla fase dell'evento che alla fase del post evento, così come allora previste, fu redatto sulla base degli scenari progettuali e programmatici di riferimento in quegli anni.

Scenari però che, già per la l'Esposizione Universale, ma ancor più per la fase di sviluppo del Post Expo, hanno visto consolidarsi alcune scelte mentre altre sono state riviste determinando una riconfigurazione rispetto al progetto di riferimento del RA.

In quest'ottica, prosegue Carabelli, l'Osservatorio VAS, ha costituito un primo quadro conoscitivo e di riferimento per il futuro atto di programmazione dell'area (vd Relazione di Sintesi Ambientale dell'Osservatorio Expo pubblicata in data 6/12/2017) come già anticipato dall'Arch. Sordi.

Descrive inoltre lo scenario del masterplan quale riferimento progettuale per il futuro PII, sottolineando il ruolo del decumano e del parco nonché l'assetto distributivo degli insediamenti pubblici e privati, e tratta sinteticamente i principali temi ambientali presenti nel Documento di Scoping.

Seguono interventi:

ATM - il dott. Maurizio Vazzana, rilevando come la localizzazione del campus dell'Università degli Studi di Milano nella parte orientale del sito risulti distante rispetto alle fermate del trasporto su rotaia esistenti in Rho (metropolitana e ferroviaria), rimarca come l'attenzione sul tema delle connessioni con le linee di trasporto pubblico (esistenti e di previsione) a servizio dei futuri insediamenti debba costituire un tema centrale nell'attività di pianificazione, tenendo conto delle prerogative della domanda di mobilità richiamata dalle diverse funzioni insediative. Arexpo concorda sul fatto che il tema della mobilità debba essere oggetto di una attenta valutazione e ricorda che all'interno dell'AdP Scali è prevista, tra gli interventi di potenziamento del sistema ferroviario, la realizzazione della nuova fermata Stephenson, prossima all'area Expo, che potrebbe contribuire significativamente al miglioramento dell'accessibilità del sito.

Comune di Rho – l'arch. Sara Morlacchi, riprendendo il tema della mobilità, ricorda come i piani di potenziamento della rete debbano essere valutati non solo rispetto all'incremento di passeggeri del trasporto pubblico locale indotto dai nuovi futuri insediamenti, ma anche rispetto al tema della tariffazione unitaria con i Comuni contermini a Milano. Richiama poi la necessità – per il miglior inserimento urbanistico dei nuovi insediamenti – che si consideri in una visione unitaria e con soluzioni equivalenti il potenziamento delle direttrici di trasporto pubblico sia verso il centro di Milano, sia verso il centro di Rho.

Ricorda inoltre la presenza di aziende a Rischio di Incidente Rilevante nell'intorno del sito espositivo; in tal senso Arexpo, nel confermare i contenuti del documento di Scoping, sottolinea l'attenzione a tutte le

tematiche ambientali e di pubblica incolumità da parte dei soggetti competenti, anche con specifico riferimento alla tema citato.

L'arch. Varesi ricorda anche la necessità di ristudiare la viabilità di adduzione e le diverse modalità di accesso al sito, nonché di potenziare l'attuale parcheggio di interscambio di via Risorgimento, già oggi inadeguato a far fronte alle necessità di utilizzo degli attuali fruitori; potenziamento, peraltro, previsto anche nell'Atto Integrativo all'AdP Fiera da tempo avviato per risolvere le criticità connesse alla parziale sovrapposizione tra i due AdP (Expo e Fiera) e tuttora non ancora perfezionato.

Comune di Baranzate – per il dott. Luca Elia l'intervento di sviluppo del sito Expo deve individuare modalità di interazione con il territorio circostante anche oltre i limiti fisici imposti dalla rete autostradale, ipotizzando, a tal proposito, la realizzazione di passerelle e collegamenti ciclopedonali e l'introduzione di una nuove linee di trasporto pubblico sull'asse est-ovest di collegamento tra MM Rho-Fiera, sito Expo, Ospedale Sacco, Varesina, finalizzata alla riduzione del traffico veicolare privato generato e indotto dalle attività previste dal sito Expo. Arexpo precisa che il tema è all'attenzione della società e che attualmente il sito è delimitato da recinzioni che si rendono indispensabili in quanto costituiscono presidio continuo a tutela della sicurezza, il tutto nelle more dell'avvio dei futuri cantieri. L'accessibilità è garantita in spazi circoscritti e solo per gli eventi pubblici programmati.

Municipio 8 – per la mobilità interna il dott. Marco Gariboldi chiede che sia prevista una nuova linea di trasporto pubblico ipotizzando una linea tranviaria lungo il decumano che colleghi gli estremi est-ovest del sito. Arexpo precisa che il masterplan prevede il mantenimento del loop esterno, ovvero la viabilità realizzata per la manifestazione espositiva, dedicato al trasporto pubblico/privato mentre per la parte centrale del sito si prevede, lungo il decumano, un sistema di trasporto elettrico o comunque l'adozione di tecnologie innovative per la mobilità.

ET Villorosi – la dott.ssa Laura Burzilleri ricorda come, per il mancato completamento del tratto finale della Via d'Acqua (sud), le acque in uscita dal sito Expo vengano oggi scaricate, in via temporanea, nel fiume Olona. Il Consorzio chiede quindi di definire una soluzione affinché le acque provenienti dal canale Villorosi, attraversando il sito Expo, possano scaricare nel Naviglio Grande come da progetto originale.

Arexpo e Comune di Milano confermano che è in fase di costituzione una Cabina di Regia, come disposto dal Collegio di Vigilanza, che tratterà anche il tema della Via d'Acqua per individuare soluzioni sia sotto il profilo ambientale che idraulico.

Il Comune di Milano ricorda che il PII, oltre alla procedura di VAS, sarà sottoposto ad una procedura di assoggettabilità a VIA. Data l'estensione dell'area in oggetto e i tempi di sviluppo/cantierizzazione che si protrarranno certamente per un lasso di tempo significativo, è necessario coordinare le procedure ed individuarne margini di flessibilità per consentire un processo adattivo agli eventuali diversi scenari che dovessero profilarsi in futuro.

Analogamente, all'interno delle valutazioni ambientali, dovranno essere definiti obiettivi che consentano di contemperare il raggiungimento di un bilancio ambientale positivo con la flessibilità sul lungo periodo.

La Conferenza si conclude alle ore 17.30 circa.

Verbalizzanti: Cristiana Colzani, Caterina Colombo

PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RIFERITA ALLA FASE SUCCESSIVA ALLO SVOLGIMENTO DELL'ESPOSIZIONE UNIVERSALE 2015 PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MEDIANTE APPROVAZIONE DI UN PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO, O EQUIVALENTE ED IDONEO ATTO DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, INTERESSANTE I TERRITORI COMUNALI DI MILANO E RHO

SECONDA SEDUTA CONFERENZA DI VALUTAZIONE

28 GENNAIO 2019
PRESSO PALAZZO DEL COMUNE
VIA BERNINA, 12 – MILANO

VERBALE

PRESENTI:

Giancarlo Tancredi	Autorità precedente - Comune di Milano - Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Giuseppina Sordi	Autorità competente - Comune di Milano - Area Ambiente ed Energia
Cristiana Colzani	Comune di Milano - Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Caterina Colombo	Comune di Milano - Area Ambiente ed Energia
Marco Carabelli	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Pamela Pagani	Comune di Milano - Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Daniela De Pascalis	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Gioia Morina	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Fiorella Barzaghi	Soggetto Proponente – soc. Arexpo
Umbertina Cattaneo	Regione Lombardia – Direzione Generale Presidenza
Marco Felisa	Città Metropolitana Milano – Area Pianificazione Territoriale
Elena Ferrari	Città Metropolitana Milano – Direzione Generale
Sergio Milani	Comune di Arese
Luca Elia	Comune di Baranzate
Igor Tosi	Comune di Baranzate
Ludovico Cirese	Comune di Bollate
Maurizio Vazzana	ATM S.p.A.
Daniela Pellegatta	RFI S.p.A.
Angelo Nespoli	Fondazione E.A. Fiera Milano
Vincenzo Blandi	Poste Italiane
Luigi Franchini	Euromilano
Simona Colzani	Soc. Expo 2015 in liquidazione
Sara Morlacchi	Comune di Rho
Walter Varesi	Comune di Rho
Pietro Gargioni	AMAT – UT
Valentina Bani	AMAT – UT

Alessia Formato	AECOM (per Arexpo/Lendlease)
Caterina Randone	Systematica s.r.l
Samuele Camolese	Systematica s.r.l
Nadia Boschi	Lendlease
Simona Papaluca	GK consult

La conferenza inizia alle ore 10.15

L'arch. Tancredi introduce la seconda Conferenza di Valutazione richiamando i principali passaggi procedurali del PII relativamente all'iter approvativo dello strumento urbanistico e delle procedure ambientali della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nell'ambito del Provvedimento Unico Regionale Ambientale (PAUR).

Relativamente alla presente fase transitoria denominata Fast post-Expo (non prevista nell'AdP), successiva alla manifestazione universale Expo 2015 e antecedente l'approvazione del PII, trovano applicazione le disposizioni dell'atto integrativo all'Accordo di Programma del 2011 finalizzate a garantire la valorizzazione del patrimonio esistente (opere e manufatti), il presidio ambientale e la salvaguardia della funzionalità delle infrastrutture del sito espositivo.

Nelle more dell'approvazione del PII, il Collegio di Vigilanza dell'AdP Expo ha disposto che possano essere anticipate le funzioni pubbliche e di interesse pubblico (Human Technopole, Campus Università Statale di Milano e struttura sanitaria con il rango di IRCCS Galeazzi) stante anche l'interesse manifestato dallo Stato per la realizzazione del progetto scientifico e di ricerca Human Technopole e per il trasferimento dell'Università Statale dall'attuale sede di Città Studi.

Rispetto alle tre funzioni, centrali nello sviluppo del sito, viene ricordato che il Comune di Milano ha rilasciato un Permesso di Costruire lo scorso 30 maggio 2018 all'Istituto Ortopedico Galeazzi a seguito dell'espletamento di apposita Conferenza dei Servizi e che il Provveditorato Opere Pubbliche Lombardia-Emilia Romagna ha convocato una Conferenza dei Servizi istruttoria, su richiesta dell'Università Statale di Milano, avente per oggetto il progetto di fattibilità del Campus, prima fase del procedimento che condurrà alla Conferenza dei Servizi decisoria e autorizzativa ai fini della realizzazione del nuovo Campus universitario.

L'arch. Sordi illustra il percorso metodologico della Valutazione Ambientale Strategica ed elenca gli atti già assunti dando atto della loro scansione temporale (avvio del procedimento e individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti territorialmente interessati, dei soggetti funzionalmente interessati e dei singoli settori del pubblico, interessati all'iter di Vas, pubblicazione documento di Scoping, forum pubblico, messa a disposizione del Rapporto Ambientale).

Il dott. Carabelli (Arexpo), a partire da quanto già esposto in precedenza, illustra con maggior dettaglio ed il supporto delle slide i passaggi maggiormente significativi relativi alle procedure ambientali in corso (Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale – Valutazione Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica). Tra gli altri la relazione con le attività e gli esiti dell'osservatorio di monitoraggio VAS Expo, le osservazioni pervenute nell'ambito della prima seduta della Conferenza di Valutazione del 17.01.2018, i contributi pervenuti a seguito del Forum pubblico del 26.09.2018, la scelta di avviare volontariamente una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nell'ambito del PAUR con una preliminare consultazione con l'Autorità regionale (Art. 21 del D.Lgs.152/06 e s.m.i.) presentando in data 01/08/2018 apposita istanza per la definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale ("Scoping") rispetto alla quale la Regione ha emesso relativo parere nell'ottobre2018 (No.SILVIASCO59-RL).

Relativamente al PII descrive il layout flessibile e gli obiettivi riferiti, oltre che alla qualità dell'ambiente costruito e naturale già illustrata anche nel corso della precedente conferenza di valutazione, anche e soprattutto alle ricadute socio-economiche e le connessioni con il territorio circostante. Illustra la strategia

energetica e le modalità per la realizzazione del Parco Tematico che avverrà per fasi successive ed incrementalmente seguendo lo sviluppo delle funzioni pubbliche e fornendo un supporto connettivo e di percorribilità di immediata fruizione.

Riporta quindi sinteticamente due aspetti salienti emersi a valle della precedente conferenza di valutazione ovvero la seduta del Collegio di Vigilanza congiunto AdP Expo – AdP Scali del 13 dicembre 2018 ad esito della quale è stata assunta la decisione di approfondire la fattibilità per la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria in ambito MIND/Merlata, presso la passerella PEM, ricollocando la stazione già prevista dall'AdP Scali all'interno del quartiere Stephenson, al fine di garantire l'accessibilità prevalente ai nuovi comparti mediante il servizio ferroviario, evitando di gravare sulle potenzialità residue della linea M1, assolutamente insufficienti per rispondere alle nuove esigenze di mobilità, soprattutto in coincidenza di eventi nel sito espositivo di Rho-Fiera, e l'avvio delle procedure per l'insediamento del nuovo Campus dell'Università Statale di Milano, già introdotto dall'arch. Tancredi, precisando che a valle della chiusura della CdS attualmente in corso si svolgerà una gara per l'affidamento del contratto relativo alla progettazione definitiva ed esecutiva del progetto nonché per l'esecuzione dei lavori.

Circa la dotazione di servizi a supporto della comunità che si insedierà descrive il progetto MIND Education, un progetto che vede la collaborazione delle scuole in un percorso educativo partecipato.

L'ing. Formato illustra brevemente i contenuti ambientali del PII: inquinamento atmosferico (in fase di cantiere ed esercizio) e radiazioni, rumore e clima acustico (con dettagli sull'ospedale Galeazzi e Campus Universitario), accessibilità e mobilità, acque-fabbisogno idrico/acque reflue/acque di falda, paesaggi ed ecosistemi (valutando il miglioramento della qualità ambientale del sito utilizzando l'indice ambientale Green Space Factor), suolo e sottosuolo, servizi ambientali-rifiuti, impatto socio-economico, resilienza, target.

Seguono interventi:

Comune di Rho - l'arch. Morlacchi sottolinea come l'acustica rappresenti un tema delicato rispetto allo scenario delineato negli allegati del Rapporto Ambientale per la previsione di barriere presso l'istituto Galeazzi e il Campus. La realizzazione delle stesse appare in netto contrasto con il concetto di massima permeabilità del sito già condiviso dalle Amministrazioni nel corso dell'istruttoria del PII ed invita pertanto a verificare interpretazioni della norma o soluzioni operative differenti, che consentano quanto più possibile di evitare il ricorso al posizionamento di barriere. Arexpo, condividendo i rilievi, ricorda come siano ancora in corso degli approfondimenti, anche normativi, che per il Campus includono eventuali modifiche all'assetto planivolumetrico fattibili in questa fase iniziale della progettazione. Diversamente, l'istituto Galeazzi, con il progetto in corso d'opera, non consente margini di modifica progettuale.

L'arch. Sordi condivide le preoccupazioni espresse e valuta positivamente il percorso di approfondimento anche relativamente agli eventuali margini interpretativi della normativa vigente.

Arexpo riscontra l'arch. Varesi in merito al rispetto del Regolamento Idraulico (Regolamento Regionale n. 7/2017) precisando che le verifiche hanno dimostrato il soddisfacimento dei parametri normativi.

Per quanto riguarda la previsione di nuove strutture scolastiche, Arexpo sta effettuando una ricognizione di quelle esistenti nell'intorno del Sito, anche interessando i Comuni limitrofi, con l'obiettivo di creare le opportune sinergie per una operazione di integrazione e connessione. Gli approfondimenti effettuati hanno permesso di delineare, in questa fase, un target di futuri residenti temporanei (data la scelta di avere residenza in locazione e non in vendita) che necessita soprattutto di scuole materne e asili nonché di una offerta scolastica internazionale. I margini di variabilità del profilo dei futuri utenti legato alla flessibilità funzionale prevista dal piano determina, nell'ambito del PII, la previsione di una quota di superficie a servizi da utilizzarsi per i futuri plessi scolastici il cui ordine e grado sarà definito successivamente secondo un processo adattivo rispetto agli eventuali diversi scenari che dovessero profilarsi in futuro.

L'arch. Tancredi precisa che è stata coinvolta l'Ass. all'Educazione e Istruzione arch. Laura Galimberti per monitorare il fabbisogno generato, le modalità e le forme di risposta nonché le interazioni con il territorio circostante.

L'arch. Varesi comunica di aver fornito a società Arexpo i dati sulla scolarità locale suddivisa nei diversi livelli scolastici e di aver informato il competente assessorato comunale.

Città metropolitana – la dott.sa Ferrari sottolinea come per le acque meteoriche in eccesso sia necessario provvedere a forme di recupero per non generare sprechi.

Su richiesta del dott. Felisa Arexpo conferma che le osservazioni già formulate nella fase di Scoping del PAUR in capo a Regione Lombardia sono state recepite nella documentazione di VAS che ha assunto, per alcuni temi ambientali, un livello di approfondimento maggiore data la prossimità temporale con lo svolgimento della procedura di VIA.

Comune di Baranzate - per il dott. Luca Elia l'intervento deve maggiormente intensificare e consolidare i rapporti con il territorio circostante. Segnala, con riferimento all'allegato 9 "Studio delle potenzialità e delle connessioni territoriali", la necessità di ampliare il contesto di riferimento più prossimo al sito estendendolo dai comuni di Rho e Arese a Baranzate. In particolare chiede che venga affrontato il superamento delle barriere fisiche della rete autostradale inserendo la previsione di una passerella a scavalco dell'A8 in connessione con la cava Ronchi.

Con riferimento all'allegato 4 "Piano della Mobilità", paragrafo 3.2.2 Sistema del Trasporto Pubblico Locale, chiede di estendere l'analisi a Rho, Pero, Baranzate. Delle linee riportate condivide la proposta modificativa del tracciato della linea Z134 (capolinea dalla fermata da Lotto M1 a Rho Fiera M1) e Z132. anche in considerazione dell'adeguamento tariffario con l'estensione della tariffa unica ai Comuni limitrofi al Comune di Milano.

Il futuro assetto viabilistico, nel definire accessi riservati o altre forme di limitazioni di traffico, non dovrà comportare una esternalizzazione degli impatti negativi sulla mobilità di Baranzate, in particolare sulla via Montello per la quale si sottolinea la necessità della riconfigurazione del sottopasso di via Montello sia per consentire il transito di linee di TPL, sia per garantire un collegamento viabilistico e ciclopedonale tra la via Montello/Belgioioso e la via Aquileia/Monte Bisbino in Baranzate. Valuta positivamente, tra le proposte, gli interventi alla rotonda presso il Carcere di Bollate e le connessioni ciclopedonali, ferma restando la necessità di connessione tra il sito MIND ed il quartiere Belgioioso-Tonale in particolare in prossimità alla ditta Ecoltecnica.

Regione Lombardia – l'arch. Cattaneo chiede chiarimenti relativamente all'allegato 11 Phasing. Arexpo conferma la tempistica indicata, ovvero giugno 2023 per il completamento delle funzioni pubbliche (ad eccezione del Galeazzi che sarà completato a fine 2021) nonché delle opere di accessibilità connesse, e il 2029 delle funzioni private, tempi che sono da ritenersi riferiti all'ultimazione delle opere. Il cronoprogramma allegato al Rapporto Ambientale è in fase affinamento includendo anche altre attività (cantiere, collaudi....).

Comune di Arese – il geom. Milani porta l'attenzione sul piano strategico della mobilità e sui riflessi che la trasformazione del sito ha, e potrebbe avere, sui comuni della cintura nord di Milano prossimi al sito, ciò in considerazione della fattibilità tecnico-economica e della carenza di indicazioni temporali di alcuni degli interventi trasportistici indicati nel piano strategico. Arexpo precisa che ricadute positive esterne al sito sono possibili qualora vi siano, da parte di altri Comuni/enti/operatori delle precondizioni favorevoli per recepire le istanze e quindi creare sinergie positive tra più interventi. Un singolo contributo può determinare infatti un processo a cascata i cui effetti positivi possono essere valorizzati da atteggiamenti proattivi da parte di altri soggetti i quali, percependo le tendenze e i cambiamenti in corso, possono pianificare le opportune azioni per ottenere il massimo ritorno nell'ambito di competenza.

Carabelli conclude riscontrando che il grado di dettaglio del RA presentato è molto avanzato e che nella procedura di PAUR molte argomentazioni verranno riprese e meglio analizzate sotto il profilo di impatto ambientale per ogni singola componente; ricorda anche che il PII possiede un certo grado di flessibilità e che alcune decisioni di dettaglio avranno luogo nelle fasi successive.

L'arch. Sordi precisa che nel percorso VAS attuale si sta analizzando un primo set di scenari mirati ad individuare le migliori soluzioni sotto il profilo ambientale e di costi/benefici, un secondo set di scenari, che rimandano a scelte di dettaglio o che entrano nella sfera di indeterminatezza dovuto alla complessità del PII e della sua flessibilità, potrà successivamente essere affrontato in altre sedi e procedimenti.

A chiusura della seduta si ricorda che la proposta definitiva di PII è attualmente oggetto di istruttoria da parte dei Comuni di Milano e Rho.

Le osservazioni alla documentazione messa a disposizione potranno essere presentate entro il giorno 19 febbraio 2019.

La Conferenza si conclude alle ore 12.30 circa.

Verbalizzanti: Cristiana Colzani, Caterina Colombo

AOT MI – UI BRU

INVIO VIA PEC

Spett.le
Comune Città di Milano
Direzione Urbanistica
Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Via Bernina, 12
20158 Milano (MI)

alla c.a. arch. Giancarlo Tancredi

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'Esposizione Universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato di Intervento, o equivalente ed idoneo Atto di Programmazione Negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho. Comunicazione di messa a disposizione della proposta di programma integrato di intervento unitamente al rapporto ambientale e relativi allegati e alla sintesi non tecnica.

Ci riferiamo all'oggetto, di cui alla Vostra comunicazione del 20 dicembre 2018, nostro protocollo di ricevimento GT/A20180042223-21/12/2018, per prendere atto della documentazione relativa all'oggetto, ribadendo la presenza nelle aree interessate, di elettrodotti della rete elettrica nazionale ad Alta tensione, in gestione alla scrivente Società, a voi noti, e richiamati nella documentazione stessa.

Ci riteniamo certi di successive convocazioni e/o informazioni, da parte vostra, nelle prossime fasi dell'iter procedurale, rimandando ad eventuali successivi tavoli tecnici appropriati per la precise valutazioni di compatibilità, con la presenza stessa dei nostri elettrodotti.

Decliniamo gentilmente l'invito alla Conferenza di Valutazione, prevista per le ore 10:00 del 28 gennaio 2019, presso la vostra sede.

La nostra Unità Impianti di Brugherio rimane a disposizione per eventuali informazioni.

Distinti saluti.

Il responsabile Unità Impianti Brugherio

Firmato digitalmente da

Matteo Pagliardi

CN = Pagliardi Matteo
C = IT

Copia a DTNO-UPRI Milano

Referente pratica: Cortiana Nicola tel.039.294.3323 e-mail: nicola.cortiana@terna.it

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: protocollo@postacert.comune.milano.it" <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il: 30/01/2019 10:58 AM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: I: PROCEDURA DI VALUTAZIONE. inviata il 28/1 pensateci voi del comune per inoltrare all'ufficio giusto grazie distinti saluti.#16467650#

Priorità: normale

[Pec-20180042223-ComuneMilano-Confer.Valut.28gen19-AreaPostExpo\(940\).doc-signed.pdf\(490551\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS SENT ITEMS](#) [Variante RCS](#)

Da: aot-milano@pec.terna.it Inviato: 30/01/2019 10:40A:

protocollo@postacert.comune.milano.it; Oggetto: PROCEDURA DI VALUTAZIONE. inviata il 28/1 pensateci voi del comune per inoltrare all'ufficio giusto grazie distinti saluti.#16467650# Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati. Registro: TERNA Numero di protocollo: 6722 Data protocollazione: 28/01/2019 Segnatura: GRUPPO TERNA/P20190006722-28/01/2019

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 30/01/2019 alle ore 10:58:13 (+0100) il messaggio "I: PROCEDURA DI VALUTAZIONE. inviata il 28/1 pensateci voi del comune per inoltrare all'ufficio giusto grazie distinti saluti.#16467650#" è stato inviato da "protocollo@postacert.comune.milano.it" indirizzato a: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: 90362665-3615-2C84-1FEC-F72BF0C170DA@telecompost.it

Sezione n.1

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:postacert.eml(739 kB)

Sezione n.2

(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:daticert.xml(982 bytes)

Sezione n.3

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:smime.p7s(5 kB)

Al Comune di Milano

Milano, 17 gennaio 2019

Direzione Urbanistica
Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

Prot. 2017/2019

Comune di Milano
A. PIANIFICAZIONE
ATM
PG 0037158 / 2019
Del 25/01/2019 10:15:51
ORIGINALE
A: A. PIANIFICAZIONE
TEMATICA E

Oggetto: Osservazioni alla proposta di PII Post-Expo

Facendo seguito alle osservazioni già espresse in occasione della prima Conferenza VAS, si formulano di seguito le osservazioni di sintesi sui contenuti della proposta, con particolare riferimento agli aspetti relativi al sistema di accessibilità al sito e al progetto di mobilità di MIND.

- Si prende atto della proposta di localizzare la nuova fermata ferroviaria di Stephenson all'altezza della passerella pedonale realizzata in occasione di Expo2015, che garantirebbe una accessibilità pedonale estesa all'intero comparto, seppur a discapito dell'area Stephenson anch'essa in fase di sviluppo. L'attribuzione a tale infrastruttura della funzione prevalente di connessione diretta con i quartieri Mind e Merlata, pone tuttavia qualche rischio soprattutto alla luce degli approfondimenti richiesti a RFI che potrebbero escludere la fattibilità tecnica di tale intervento. Ciò modificherebbe completamente il quadro strategico richiedendo l'individuazione di un diverso sistema portante, maggiormente impostato sulla linea metropolitana 1 (ramo Rho-Fiera), data la scarsa efficacia del posizionamento della nuova fermata ferroviaria secondo l'AdP Scali Ferroviari. In questo caso assumono particolare rilevanza le dimensioni della nuova domanda di trasporto che occorre valutare rispetto alla capacità offerta potenzialmente dalla linea M1, soprattutto in occasione delle manifestazioni più importanti organizzate nell'area espositiva di Rho. Considerando la stima della domanda di mobilità generata e attratta dal sito, pari a circa 24.000 spostamenti nell'ora di punta del mattino, sulla base dello split modale derivante dalle simulazioni che vede una quota del 50,2% riferito al mezzo pubblico nello scenario a lungo termine, emergono infatti volumi di traffico che impatterebbero decisamente sulle prestazioni della rete, specialmente se concentrati su particolari bacini di provenienza. In proposito emerge un deciso incremento degli ingressi/uscite a Rho Fiera M1 pari a oltre il 100% e un incremento ancora superiore del traffico ferroviario che raggiunge i quasi 17.000 saliti/discesi tra le stazioni di Rho Fiera e di Mind-Merlata. Soprattutto quest'ultimo dato rappresenta un fattore di estrema criticità considerando che qualora risultasse impossibile localizzare la fermata ferroviaria in prossimità al sito, buona parte di questi passeggeri graviterebbe sulla linea M1. Per una valutazione più certa dei flussi interessati si auspica una ricostruzione analitica dei bacini di origine, sulla scia di quanto prodotto a suo tempo per le gravitazioni su Expo2015 e anche la visualizzazione dei corridoi ferroviari (inclusa M1) nelle risultanze modellistiche. Si suggerisce altresì la verifica di un ulteriore scenario di progetto che prevede la localizzazione della fermata ferroviaria secondo l'AdP Scali, così come predisposto per la verifica dell'accessibilità pedonale al sistema TPL di forza con analisi delle isocrone, in modo da quantificare l'effettiva attrazione della M1 rispetto ai flussi potenzialmente attribuiti alla rete ferroviaria.
- Analogamente a quanto sopra, il progetto di mobilità connesso alle linee TPL su gomma di adduzione al sito e alle fermate ferroviarie in prossimità dello stesso, prevede un incremento sostanziale dei carichi sulla rete intercomunale sui quali impostare la nuova offerta di servizio, non riconducibile esclusivamente alle modifiche di percorso per garantire le connessioni con il sito,

ATM S.p.A. - Società per Azioni con Unico Socio

20121 Milano - Foro Buonaparte, 61
Tel. +39 02 480311
Fax +39 02 48039210

Infoline 02.48.607.607
www.atm.it
Cod. Fiscale e R.I. 97230720159

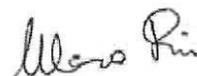
Partita IVA 12883390150
N. R.E.A. 1573142
Capitale Sociale € 700.000.000,00 i.v.

rispetto alle quali andranno anche valutate possibile ricadute sulle relazioni dirette tra l'hinterland e la città (es.: deviazione della linea Z134). Ciò rappresenta di fatto un fattore decisivo per valutare la sostenibilità economica della proposta, al di là delle valutazioni preliminari condotte nel piano della mobilità (§ 3.4.5) dove peraltro sono indicati valori di costo d'esercizio non attribuibili alle rete TPL in atto.

- Per una migliore definizione e valutazione della proposta progettuale, si chiede di indicare le caratteristiche trasportistiche e gestionali della connessione Rho Fiera – Roserio, ipotizzato a regime come servizio navetta circolare lungo l'anello di Mind, ovvero se tale servizio integrativo risulterà inserito nella rete ordinaria o esercito in forma autonoma.
- Per concludere si chiede di rettificare le citazioni relative al sistema tariffario e ai piani di integrazione tariffaria laddove attribuiti impropriamente a previsioni di ATM, in quanto la competenza sulla materia riguarda l'Agenzia di Bacino e ATM al momento ricopre esclusivamente il ruolo di gestore del Sitam.

Cordiali saluti.

Il Dirigente Responsabile
Programmazione del Servizio
Ing. Marco PIVI



MV/

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata-- Il giorno 18/01/2019 alle ore 15:59:59 (+0100) il messaggio con Oggetto "Osservazioni alla proposta di PII Post-Expo." è stato inviato dal mittente "atmspa@atmpec.it" e indirizzato a:

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale). L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione L'identificativo univoco di questo messaggio è: opec288.20190118155959.06843.180.1.3@pec.actalis.it

Sezione n.1

(text/html; charset=iso-8859-1) Nome file:Allegato senza nome 1(569 bytes)

Sezione n.2

(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:daticert.xml(712 bytes)

Sezione n.3

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:postacert.eml(1 MB)

Sezione n.4

(application/x-pkcs7-signature; name=smime.p7s) Nome file:smime.p7s(5 kB)

autostrade // per l'italia

Società per azioni

Via A. BERGAMINI, 50 - 00159 ROMA

Tel 06 4363-2482

Comune di Milano
A. PIANIFICAZIONE
AUTOSTRADE PER L'ITALIA SpA
PG 0026971 / 2019
Del 18/01/2019 12:15:55

A. A. PIANIFICAZIONE
TEMATICA E

Spett.le

COMUNE di MILANO

Area Pianificazione Tematica e

Valorizzazione Aree

pianificazionetematicavalorizzazionearee@posta.cert.comune.milano.it

e,p.c.: DT2 Milano

autostradepertilaliadt2milano@pec.autostrade.it

DATA: ...01.2019

Numero di pagine inclusa la copertina: n.1

OGGETTO: Procedura Vas post Expo 2015 per riqualificazione dell'area

Comunicazione di messa a disposizione della proposta di Programma Integrato di Intervento unitamente al Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica

RICHIEDENTE: CITTA' METROPOLITANA DI MILANO

CONFERENZA DI VALUTAZIONE DEL: 28.01.2019

Ci riferiamo alla procedura di VAS in oggetto ed alla nota ricevuta a mezzo PEC n.59728 del 21.12.2018 per l'esame della documentazione riguardante il PII delle aree già oggetto della Expo 2015, unitamente al Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica.

Considerato il carattere di analisi ed indirizzo del Documento visionato, riscontriamo l'assenza di aspetti interferenti con le infrastrutture autostradali di competenza.

Comunichiamo tuttavia il quadro normativo al quale riferirsi per gli sviluppi progettuali del Piano qualora prevedessero di intervenire su aree ricadenti nella fascia di rispetto autostradale ovvero progettassero interferenze con le infrastrutture autostradali:

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n° 285;
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n° 495;
- Circolari ANAS S.p.A. n° 109707/2010 e n° 82481/2011.

Gli interventi che richiedessero, per la loro realizzazione, l'uso di aree autostradali e loro pertinenze, dovranno essere regolati da specifici atti concessori sottoposti all'approvazione del nostro concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mentre gli interventi che dovessero ricadere nella fasce di rispetto autostradali dovranno ottenere, per il tramite della nostra Direzione di Tronco di Milano, nulla osta dello stesso Ministero.

autostrade // per l'italia
Società per azioni
DIREZIONE REALIZZAZIONE OPERE
ESPROPRI, CONVENZIONI E PATRIMONIO
Il Responsabile
(Riccardo Marasca)

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 14/01/2019 alle ore 09:50:19 (+0100) il messaggio "PROCEDURA VAS POST EXPO 2015 PER RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA COMUNICAZIONE DI MESSA A DISPOSIZIONE DELLA PROPOSTA DI PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO UNITAMENTE AL RAPPORTO AMBIENTALE E SINTESI NON TECNICA.RICHIEDENTE: CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO CONFERENZA DI VALUTAZIONE DEL : 28.01.2019" è stato inviato da "autostradepperlitalia@pec.autostrade.it" indirizzato a:

PIANIFICAZIONETEMATICAVALORIZZAZIONEAREE@POSTACERT.COMUNE.MILANO.IT Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: 2FF23CA1-FB5A-E553-F33E-4AB7B1015F35@telecompost.it

Sezione n.1

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:[postacert.eml](#)(56 kB)

Sezione n.2

(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:[daticert.xml](#)(989 bytes)

Sezione n.3

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:[smime.p7s](#)(5 kB)

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: autostradepertalia@pec.autostrade.it" <posta-certificata@telecompost.it>
A: PIANIFICAZIONETEMATICAVALORIZZAZIONEAREE@POSTACERT.COMUNE.MILANO.IT
CC:

Ricevuto il: 14/01/2019 09:50 AM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: PROCEDURA VAS POST EXPO 2015 PER RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA COMUNICAZIONE DI MESSA A DISPOSIZIONE DELLA PROPOSTA DI PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO UNITAMENTE AL RAPPORTO AMBIENTALE E SINTESI NON TECNICA. RICHIEDENTE: CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO CONFERENZA DI VALUTAZIONE DEL : 28.01.2019

Priorità: normale

[00665581_14-01-2019_09-39-58.pdf\(35681\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [Variante RCS](#)

---- Ns. Rif. protocollo ASPI/RM/2019/0000533/EU 14/01/2019 ---- COME DA ALLEGATO

Comune di Milano
A. PIANIFICAZIONE
REGIONE LOMBARDIA - DG
PG 0078552 / 2019
Del 19/02/2019 14:49:45
ORIGINALE
A: A. PIANIFICAZIONE
TEMATICA E

Comune di Milano
Area Pianificazione Tematica e
Valorizzazione Aree

Email:
pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

Comune di Milano
Area Ambiente ed Energia

Email: ambiente@pec.comune.milano.it

Oggetto : procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa al "Programma Integrato di Intervento o equivalente ed idoneo atto di programmazione negoziata "Post EXPO""

Con riferimento alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa al "*Programma Integrato di Intervento o equivalente ed idoneo atto di programmazione negoziata "Post EXPO"*", si trasmette il parere di competenza.

Distinti saluti

IL DIRETTORE

ALDO COLOMBO

Allegati:

File PII MIND_VAS_parere_DGITMS.docx

ALLEGATO
Programma Integrato di Intervento o equivalente ed idoneo
atto di programmazione negoziata "Post EXPO"

Procedura VAS

Premesso che, in relazione all'accessibilità al sito, si considera in termini generali positivamente l'indicazione nel Rapporto Ambientale di obiettivi di riduzione dell'uso della mobilità privata a favore del TPL e di forme di mobilità sostenibile e innovativa, si formulano di seguito le specifiche osservazioni di competenza.

Elementi di interesse generale

Calcolo della domanda di mobilità

In tabella 6 di pagina 22 dell'allegato 4 "*Piano della Mobilità*" del Rapporto Ambientale si legge una distribuzione dei movimenti da e verso il campus universitario con il 56% di spostamenti attratti e il 44% degli spostamenti generati nell'ora di punta del mattino. Si chiede di riverificare/motivare tale dato.

Si segnalano inoltre refusi puntuali (non corrispondenza tra contenuti delle tabelle e rappresentazioni grafiche) alle pagine 26 e 27 del medesimo allegato 4.

Ripartizione modale

A pagina 90 dell'allegato 4 "*Piano della Mobilità*" del Rapporto Ambientale si legge che la ripartizione modale complessiva prevede l'uso dell'auto per il 33,90% e della moto per il 6,65% degli spostamenti a fronte di un utilizzo del TPL per il 44,56% degli spostamenti (la quota residuale è imputata alla mobilità ciclopedonale).

A pagina 137 si legge poi che, nell'ora di punta del mattino e al netto dell'accessibilità ciclistica, "*lo split modale di MIND, derivante dalle simulazioni, vede un trasporto pubblico che si attesta al 50,2% con il modo privato che risulta nel 49,8%*".

Questi risultati sono di particolare interesse ma si chiede che vengano riverificati con riferimento alla loro reale conseguibilità anche in considerazione del fatto che, negli scenari intermedi analizzati, la ripartizione tra trasporto pubblico e modo privato nell'ora di punta del mattino è sensibilmente a favore del modo privato (il trasporto privato si attesta al 67,9% nello scenario T1 – fine 2021 e al 61,4% nello scenario T3 – metà 2024).

Il tema della percentuale di spostamenti gestiti con la mobilità ciclopedonale sarà più puntualmente trattato nella successiva specifica sezione relativa al sistema della ciclabilità.

Ora di punta della sera

Le valutazioni modellistiche di supporto per la valutazione della sostenibilità degli impatti correlati alle trasformazioni urbanistiche nei differenti scenari sono state condotte con esclusivo riferimento all'ora di punta del mattino.

Le analisi dovranno essere integrate con opportuni approfondimenti/osservazioni volti:

- a valutare/confermare la sostenibilità dell'accessibilità al sito e del complessivo sistema di mobilità che interessa l'area di studio anche in corrispondenza dell'ora di punta della sera;
- a proporre le eventuali soluzioni che dovranno essere realizzate nell'ambito dell'attuazione della trasformazione utili a eliminare/limitare le potenziali situazioni di criticità riscontrate.

Atto integrativo del AdP ex-Fiat Alfa Romeo

In ordine ai profili di impatto sul sistema della mobilità e dei trasporti, si chiede di esplicitare gli elementi caratterizzanti l'AdP ex-Fiat Alfa Romeo considerati per la valutazione del PII.

Traffico di cantiere

All'interno dell'allegato 4 "*Piano della mobilità*" del Rapporto Ambientale non sono presenti riferimenti in ordine al traffico e alla viabilità di cantiere. Tali elementi possono determinare impatti in ordine alla funzionalità del sistema viabilistico in corrispondenza in particolare degli scenari intermedi (T1 - fine 2021 e T3 - metà 2024) e devono quindi essere oggetto di specifico approfondimento.

Tavolo tecnico permanente

Anche in considerazione della complessità delle previsioni di trasformazione urbanistica e di evoluzione dell'offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità e in relazione alle possibili variazioni che potranno intervenire rispetto alla fasizzazione degli interventi di cui al capitolo 10 dell'Allegato 4 "*Piano della Mobilità*" del Rapporto Ambientale, si chiede che sia attivato un tavolo permanente di confronto con Regione Lombardia e gli altri enti territoriali interessati e con i gestori delle reti e dei servizi per la mobilità.

Il Tavolo di cui sopra rappresenterà la sede dedicata:

- a definire le modalità per l'esecuzione di un monitoraggio continuativo dell'evoluzione dei flussi di mobilità pubblica e privata nell'area di studio;
- a valutare gli esiti del monitoraggio di cui sopra al fine di individuare le possibili azioni correttive volte a garantire la sostenibilità dell'accessibilità al sito e del complessivo sistema di mobilità che interessa l'area di studio.

Sistema del trasporto pubblico

Sostenibilità del Programma in relazione al Sistema Ferroviario e connessione con il sistema del Trasporto Pubblico Locale

Nell'analisi del sistema del TPL viene identificata la scala di riferimento, indicando la pianificazione dello sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale di Regione Lombardia, come elemento centrale della mobilità su vasta scala. La sostenibilità ambientale del Programma risulta quindi sostanzialmente condizionata allo sviluppo e all'operatività di infrastrutture e servizi non gestiti nell'ambito del Programma stesso o facenti parte di impegni assunti nell'ambito di altri Accordi in essere tra le parti.

Relativamente allo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale nel nodo milanese e nella scala assunta come riferimento, è quindi corretto il richiamo all'Accordo di Programma per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese ("Accordo Scali") rispetto al quale si evidenzia come l'Accordo Scali preveda uno studio trasportistico e di esercizio esteso a tutta la cintura nord comprensiva anche delle fermate Stephenson (tra Certosa e Rho Fiera), Dergano e Istria, per valutare la fattibilità di tali punti di accesso sotto diversi profili, tra cui gli impatti sul sistema ferroviario e la sostenibilità rispetto alla capacità delle linee.

Da tale studio potranno scaturire necessità di implementazioni infrastrutturali non pertinenti l'area in esame e/o necessità di rimodulazione delle strutture dei servizi su vasta scala, anch'essa non pertinente l'area di competenza delle trasformazioni in essere.

L'esito dello studio, che verrà formalizzato da RFI, indipendentemente dalla specifica collocazione dell'infrastruttura (la localizzazione puntuale della nuova fermata tra Certosa e Rho Fiera è ininfluente al fine del calcolo degli effetti dell'assegnazione di tale fermata ai sistemi ferroviari esistenti e previsti nei nuovi orizzonti temporali), dovrà tenere conto della possibilità di estinguere il perditempo di fermata imposto tra Certosa e Rho Fiera sulle successive tratte, minimizzando gli impatti tra il sistema suburbano e regionale e garantendo comunque le condizioni di inserimento dei servizi nei nodi di Gallarate (00/30), di Novara (00), nonché di Varese (00/30).

Le previsioni di sviluppo dell'area contenute nel rapporto ambientale non sono allineate temporalmente con gli scenari infrastrutturali che rendono possibile l'implementazione delle quantità e delle strutture dei servizi ferroviari assunti alla base dello studio di sostenibilità ambientale. Risulta quindi necessario che la valutazione della sostenibilità sia condotta assumendo un disallineamento temporale tra lo scenario urbanistico e lo scenario trasportistico.

Peraltro anche a fronte della accertata compatibilità di servizio dell'inserimento di una nuova fermata tra Certosa e Rho Fiera (Mind) ai sistemi suburbani ipotizzati nel documento, e nello scenario a regime con l'intera offerta suburbana attivata, sul polo di Rho Fiera continuerà a gravare una quantità d'offerta di trasporto pubblico maggiore, e differenziata rispetto a Mind, essendo servita anche dai treni R, RE, EC e AV e dalla linea 1 della metropolitana, che garantiscono relazioni molto qualificate in termini di frequenza, connessioni di sistema e con tempi di percorrenza più concorrenziali rispetto ai sistemi suburbani.

Ciò contribuisce a rendere ancor più necessaria una infrastrutturazione integrativa del comparto finalizzata a gestire la domanda di spostamento tra i principali ambiti dell'area con un sistema di trasporto pubblico adeguatamente dimensionato che preveda l'interscambio ferro-TPL presso l'attuale stazione Rho-Fiera, lo sviluppo nell'ambito territoriale MIND, il cabotaggio alle differenti funzioni previste, la connessione con la fermata Mind e l'allacciamento all'infrastruttura tramviaria già oggi operativa sull'ambito urbano dell'asse SP233.

Dovrà essere altresì compiutamente affrontata la problematica di connessione tra le principali polarità trasportistiche gravitanti intorno all'area e le funzioni previste internamente ad essa, con particolare

riferimento alla messa a sistema tra Rho Fiera (servita da sistemi: Metro, Suburbano, Regionale, AV), Mind (S), Roserio (Tram) e Certosa (S) e la distribuzione della domanda da esse generata all'interno del comparto.

Verifiche in merito alla riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale

In relazione alla riconfigurazione del sistema di TPL proposto, si evidenzia la necessità che vengano condotti i necessari approfondimenti con l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, al fine verificare la fattibilità tecnica ed economica delle proposte di potenziamento della rete formulate.

A tal proposito, si chiede di quantificare i costi aggiuntivi previsti non solo su base giornaliera ma anche su base annua e di utilizzare come riferimento per il calcolo dei costi di esercizio il metodo definito dal Decreto Ministeriale n. 157 del 28/03/2018. Si chiede, inoltre, di stimare anche i costi legati all'attuazione del servizio circolare Rho Fiera –Roserio e alle potenziali future nuove linee Rho Fiera M1 – Niguarda Ospedale e Rho Fiera M1 – Molino Dorino M1. Infine, si ritiene necessario che siano quantificati anche i costi di investimento aggiuntivi necessari a supportare il progetto in oggetto.

Sistema della viabilità

Quadro programmatico

Il paragrafo 4.2 dell'allegato 4 "*Piano della Mobilità*" del Rapporto Ambientale elenca una serie di interventi previsti nell'ambito della programmazione regionale.

Per comprendere e valutare meglio gli esiti delle simulazioni trasportistiche condotte per lo scenario definitivo (T6) e per gli scenari intermedi (T1 – fine 2021 e T3 – metà 2024) è necessario che sia specificato a quali orizzonti temporali sono state assegnate le singole opere.

Verifiche modellistiche

Considerata l'importanza della funzionalità delle intersezioni in ordine alla più complessiva sostenibilità del sistema della viabilità, si chiede che la verifica statica delle rotatorie oggetto di analisi all'interno del paragrafo 9.4 dell'Allegato 4 "*Piano della Mobilità*" del Rapporto Ambientale sia integrata anche utilizzando la metodologia Cetur/Setra così da poter acquisire un quadro analitico più completo.

I risultati di tale analisi dovranno essere considerati per rivalutare le possibili situazioni di criticità e individuare gli eventuali interventi da realizzare nell'ambito dell'attuazione della trasformazione utili a eliminare/limitare tali situazioni.

Si chiede inoltre che le valutazioni degli scenari T1 - fine 2021 e T3 - metà 2014 siano integrate con la verifica statica di cui sopra di funzionalità dei principali nodi viari di accessibilità.

Si chiede peraltro di riverificare gli schemi grafici adottati per lo sviluppo delle modellizzazioni statiche dei nodi al fine di valutarne la corretta capacità di rappresentare le configurazioni esistenti e/o di progetto (non è in particolare chiara la coerenza tra quanto in essere/progettato e quanto modellizzato per le intersezioni numero 1, numero 2 e numero 4).

Per una maggiore leggibilità dei dati sarebbe inoltre opportuno presentare i flussogrammi che illustrano i rapporti tra flussi e capacità, rappresentando i Livelli di Servizio degli assi calcolati con riferimento a quanto stabilito dalla DGR 3219 del 27 settembre 2006. Si chiede pertanto che gli esiti delle modellizzazioni di

traffico siano prodotti in termini numerici leggibili sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio quantomeno per gli elementi afferenti alla rete primaria e principale e gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito.

Intersezione 2 – Svincolo con il Raccordo Fiera-Milano

L'analisi svolta all'interno del paragrafo 9.4 dell'allegato 4 *"Piano della Mobilità"* del Rapporto Ambientale evidenzia elementi di criticità in relazione alla funzionalità dell'intersezione in oggetto, con particolare riferimento alla gestione dei flussi provenienti dal Raccordo Fiera-Milano in ingresso da nord.

In ragione dell'importanza di tale nodo, anche a seguito degli esiti approfondimenti analitici richiesti al punto precedente (anche con riferimento alle situazioni di transitorio), si chiede di studiare, coinvolgendo i soggetti proprietari e gestori delle reti, possibili soluzioni migliorative da realizzare nell'ambito dell'attuazione della trasformazione in valutazione.

Aree di sosta

Si chiede di valutare che configurazione della viabilità di accesso alle aree di sosta e di distribuzione interna alle stesse sia tale da non determinare situazioni di criticità nella gestione dei flussi in ingresso/egresso che possano produrre impatti significativi sulla circolazione sulla rete ordinaria.

Sistema della ciclabilità

La ripartizione modale complessiva presentata al pag. 89 dell'Allegato 4 *"Piano della Mobilità"* del Rapporto Ambientale prevede un utilizzo della modalità ciclopedonale significativa - nell'ordine del 15% - specie se si considera l'entità complessiva degli spostamenti previsti (nell'ordine dei 135.000 spostamenti/giorno).

Numeri come quelli appena richiamati richiedono che, per garantire una reale sostenibilità dell'accessibilità al sito, siano sviluppati approfondimenti mirati volti ad assicurare che l'offerta di percorsi, strutture e servizi siano effettivamente adeguati per "giustificare" (anche in caso di condizioni meteorologiche avverse) e supportare una domanda così significativa.

In assenza di rassicurazioni in ordine a quanto sopra sarà necessario modificare la ripartizione modale ipotizzata e provvedere agli eventuali ridimensionamenti dell'offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità motorizzata pubblica e privata.

Si ribadisce quindi quanto già espresso nell'ambito in sede di Consultazione dall'Autorità Competente per la V.I.A. regionale (parere formalizzato dall'Autorità competente regionale con nota del 29 ottobre 2018 - prot. regionale n.T1.2018.0050716): *"relativamente alla ciclabilità si ritiene che lo SIA debba approfondire puntualmente il tema dei percorsi ciclopedonali per l'accessibilità a MIND in relazione e coerenza con il quadro pianificatorio discendente dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica oltre che il tema dell'interazione bici/trasporto pubblico, così da assicurare un sistema di offerta di mobilità attiva che possa realmente ambire al raggiungimento di un importante livello di quota modale. Nelle successive fasi progettuali sarà opportuno disporre di tavole tecniche che identifichino (oltre a quanto previsto all'interno del PII) la rete ciclabile esistente e programmata dai Comuni e prevista dal PII, distinta per tipologie di infrastruttura ciclabile (ad esempio pista ciclabile in sede propria, percorso ciclopedonale, corsia ciclabile su carreggiata stradale, ecc.) nell'intorno di almeno 5 km dal sito. Tale cartografia dovrà evidenziare graficamente le connessioni con la rete ciclabile locale e con la rete prevista del PRMC, con particolare attenzione alla connessione con i principali stazioni/fermate del TPL, prevedendo anche la realizzazione di*

parcheggi bici (e/o velostazioni) anche in prossimità dei principali edifici e punti di interesse collettivo all'interno del PII".

In relazione agli approfondimenti che saranno condotti in ordine alla ciclopedità potranno essere individuati gli eventuali elementi di criticità e le correlate soluzioni tecniche da realizzare nell'ambito dell'attuazione della trasformazione in valutazione.

Logistica e movimentazione delle merci

Si evidenzia che la possibile futura attivazione di un centro logistico comune di cui si fa cenno all'interno del capitolo 6 dell'Allegato 4 "*Piano della Mobilità*" del Rapporto Ambientale dovrà essere conseguente allo sviluppo di valutazioni trasportistiche finalizzate a verificarne la sostenibilità e ad individuare le iniziative da attivare per risolvere le eventuali potenziali situazioni di criticità determinate dall'entrata in esercizio del medesimo centro.

Soluzioni di mobilità innovativa

Sistema GRT

Il sistema ipotizzato prevede la gestione di 5 fermate in 2 km di percorso (una fermata circa ogni 400 mt), con una velocità operativa di circa 25 km/h e una capacità di 15 passeggeri.

L'analisi trasportistica della proposta sviluppata dal Programma fa ritenere il sistema proposto non sufficiente dal punto di vista della capacità di carico necessaria al soddisfacimento della domanda stimata, delle caratteristiche dinamiche e prestazionali dei veicoli e della praticabilità della guida interamente automatizzata in coerenza con il contesto normativo in essere e prevedibile negli scenari temporali definiti dal Programma. La probabile assenza di un supporto normativo adeguato alla messa in servizio del sistema renderebbe vano il contributo da esso sviluppato per la sostenibilità del Programma e ricondurrebbe quindi alla necessità tardiva di impostare un sistema di trasporto di massa interno al comparto.

Soluzioni di supporto alla mobilità dolce

Per quanto riguarda le soluzioni di supporto alla mobilità dolce cui si accenna nel paragrafo 7.4 dell'Allegato 4 "*Piano della Mobilità*" del Rapporto Ambientale, si chiede di calcolarne un primo dimensionamento così da valutare l'entità degli spazi da attrezzare per la gestione dello sharing.

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 18/02/2019 alle ore 16:25:01 (+0100) il messaggio "PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RELATIVA AL "PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO O EQUIVALENTE ED IDONEO ATTO DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA "POST EXPO"" è stato inviato da "infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it" indirizzato a: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: FE6312A0-176A-B8B1-13AB-6655BA03070B@telecompost.it

Sezione n.1

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:[postacert.eml](#)(129 kB)

Sezione n.2

(application/xml; name=dati-cert.xml) Nome file:[dati-cert.xml](#)(930 bytes)

Sezione n.3

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:[smime.p7s](#)(5 kB)

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it" <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il: 18/02/2019 04:25 PM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RELATIVA AL "PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO O EQUIVALENTE ED IDONEO ATTO DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA "POST EXPO"

Priorità: normale

[Segnatura.xml\(2221\)](#)

[PII MIND_VAS_parere_DGITMS.docx\(25403\)](#)

[RL_RLAOOS1_2019_720.pdf.p7m\(56174\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO DELETED ITEMS DRAFTS](#)
[RECEIPTS SENT ITEMS](#) [Variante RCS](#)

REGIONE LOMBARDIA - GIUNTA INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E MOBILITA'
SOSTENIBILE Nostri riferimenti interni: Protocollo numero S1.2019.0006296 del 18/02/2019 16:24
Firmato digitalmente da ALDO COLOMBO Elenco allegati: RL_RLAOOS1_2019_720.pdf.p7m PII
MIND_VAS_parere_DGITMS.docx -----
----- I documenti allegati alla presente e-mail con estensione .p7m (formato PKCS#7) sono
firmati digitalmente in conformità al DPCM 13/01/2004 e Delib. CNIPA 4/2005. Per visualizzare,
stampare, esportarne il contenuto e per verificarne la firma è necessario disporre di uno specifico
software. Un elenco dei software di verifica disponibili gratuitamente per uso personale è presente al
seguito indirizzo: <http://www.agid.gov.it/identita-digitali/firme-elettroniche/software-verifica> -----



AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE
CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

ATO Città Metropolitana di Milano

Protocollo 0001913 del 18/02/2019

UFFICIO D'AMBITO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO - AZIENDA SPECIALE

VIALE PICENO 60 - 20129 MILANO
TELEFONO: 02 710493 11 (CENTRALINO)

Spettabile: Comune di Milano
Direzione Urbanistica
Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Via Bernina, n. 12
20121 – Milano (Mi)
PEC pianificazionetematicavalorizzazionea-ree@postacert.comune.milano.it
PEC ambiente@pec.comune.milano.it
c.a. Arch. Giancarlo Tancredi

Fascicolo 7.8\2019\1

Comune di Milano
A. PIANIFICAZIONE
ATO Città Metropolitana Milano
PG 0078540 / 2019
Del 19/02/2019 14:46:58
ORIGINALE
A: A. PIANIFICAZIONE
TEMATICA E

OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'esposizione universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato di Intervento, o equivalente ed idoneo Atto di Programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho. Rif. Vs. nota del 21/12/2018 (Prot. PG0567424).

In riferimento alla Vs. comunicazione in oggetto (Prot. PG0567424 – Prot. U.A. n. 17478 del 27/12/2018) e facendo seguito alla ns. precedente nota del 18/01/2018 (Prot. U.A. n. 759) relativa alla prima conferenza di V.A.S. del procedimento in questione, con la presente si comunica quanto segue.

Dai contenuti del Rapporto Ambientale e della documentazione allegata messa a disposizione si rileva che:

- a) il P.I.I. prevede l'insediamento di funzioni pubbliche/di interesse generale di funzioni private per una superficie complessiva pari a circa 960.000 mq e per una popolazione giornaliera prevista di 65.903 abitanti (corrispondente a 65.906 A.E.);
- b) in relazione ai fabbisogni idropotabili viene evidenziato che:
 - sul sito risultano essere presenti due reti di distribuzione dell'acqua potabile, una a servizio della piastra ed una a servizio del Loop, direttamente connesse con l'acquedotto comunale di Milano;
 - le verifiche/simulazioni effettuate hanno evidenziato che la rete di acqua potabile esistente risulta essere, per la maggior parte, adeguata a soddisfare i futuri consumi richiesti a seguito dell'attuazione del PII, stimati in 7.188 mc/giorno (ossia paria 7.709 mc/giorno nel giorno di
 - risultano, comunque, necessari alcuni minimi interventi finalizzati al potenziamento di alcune tratte esistenti, mentre la maggior parte degli interventi risulta necessaria per garantire il collegamento funzionale dei tratti interferiti dalla nuova posizione planimetrica dei Lotti prevista dal PII;
- c) in relazione alle acque reflue prodotte viene evidenziato che:
 - la piastra risulta essere servita da due reti fognarie distinte, una per le acque nere ed una per le acque meteoriche;
 - la rete acque nere raccoglie gli scarichi da tutta l'area del sito e li convoglia verso la rete fognaria della Città di Milano, in un unico punto di consegna, avente come recapito finale il collettore che porta i reflui all'impianto di depurazione di Milano S. Rocco;
 - il valore atteso della portata nera di punta risulta essere pari a circa 185 l/s, inferiore del 45% al valore della portata nera massima scaricata durante l'evento espositivo e la capacità residua della rete acque nere garantisce la funzionalità della stessa anche in caso di future modifiche o integrazione delle funzioni previste sul sito;
 - la rete delle acque meteoriche, raccoglie le acque piovane provenienti dalle coperture, dalle strade e dalle piazze e le convoglia al canale perimetrale previa separazione delle acque di prima pioggia



AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE
CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

UFFICIO D'AMBITO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO - AZIENDA SPECIALE

VIALE PICENO 60 - 20129 MILANO
TELEFONO: 02 710493 11 (CENTRALINO)

- (provenienti da strade e piazze) che vengono trattate in opportuni disoleatori ed in vasche do fito-depurazione prima di essere immesse nel canale;
- la configurazione di progetto (compreso il canale perimetrale e lo scarico al recettore finale) risulta rispettare il principio dell'invarianza idraulica ed idrologica, ai sensi del nuovo Regolamento Regionale n. 7 del 23/11/2017, in quanto il canale perimetrale è in gradi di ricevere e laminare i picchi di portata provenienti dalla rete di drenaggio delle acque meteoriche, sia con tempi di ritorno di 50 anni, sia con tempi di ritorno dell'ordine di 100 anni;
- d) tra gli indicatori ambientali proposti per il monitoraggio del P.I.I. figurano alla sezione "Acque":
- quantità complessiva di acqua consumata (mc/anno)
 - identificazione e descrizione di misure di risparmio idrico (n°)
 - acqua riciclata/fabbisogno idrico totale (%)
 - identificazione degli impianti tecnologici oggi esistenti adeguati per il riutilizzo nell'ambito del progetto (infrastrutture idriche, fognarie, elettriche e viabilistiche).

Per quanto attiene le valutazioni di ns. competenza preme precisare che:

- I. l'area oggetto del P.I.I. risulta essere ricompresa all'interno dell'Agglomerato AG01514601 –Milano nel bacino afferente l'impianto di depurazione San Rocco di competenza del Gestore MM SpA, la cui configurazione attuale è riportata sul sito web dell'Ufficio d'Ambito della Città Metropolitana di Milano <http://atocittametropolitanadimilano.it/> alla sezione "Pianificazione";
- II. la potenzialità del summenzionato impianto di depurazione DP0151406 – Milano S. Rocco risulta attestarsi a 1.050.000 AE¹ a fronte di un carico generato sull'intero agglomerato pari a 750.863 AE (costituito dal comune di Settimo m.se oltre ad una quota parte del comune di Cornaredo e della città di Milano), per una capacità depurativa residua pari a 299.137 AE;
- III. tutta la rete di acquedotto e la rete fognaria che interessa l'area dell'evento espositivo, pur ricadendo parzialmente nel comune di Rho², risulta essere gestita da MM SpA, quale Gestore del S.I.I. che opera all'interno dell'ATO della Città Metropolitana di Miano;
- IV. l'area in questione non risulta interferire con zone di rispetto di pozzi ad uso idropotabile identificate ai sensi della D.G.R. n. 6/15137 del 27/06/1996;
- V. risultano essere stati valutati solo parzialmente i potenziali effetti che le trasformazioni previste nell'area espositiva potrebbero avere sul Servizio Idrico Integrato, in quanto sono state prese in considerazione unicamente le pressioni derivanti dalla popolazione civile giornaliera stimata in 65.903 abitanti (in termini di nuovi fabbisogni idropotabili civili ed in termini di nuovi carichi civili generabili), mentre non si rilevano previsioni in ordine ai potenziali effetti derivanti dalle nuove funzioni private (terziario, commerciale e produttivo) e/o stime relative ai nuovi carichi di tipo industriale generabili dalle stesse;
- VI. all'interno della proposta di rendicontazione ambientale del P.I.I. risultano essere stati presi in considerazione solo indicatori ambientali attinenti il pubblico servizio di acquedotto, senza prevedere alcun monitoraggio in ordine ai servizi di fognatura e depurazione.

Con particolare riferimento ai sopradescritti punti n. V e VI si ritiene di dover segnalare/ribadire quanto di seguito indicato.

Dovrà innanzitutto essere valutata, anche da parte del Gestore MM SpA, la compatibilità dei carichi inquinanti/idraulici derivanti dal progetto in questione con l'attuale capacità residua delle reti fognaria, dei collettori intercomunali riceventi e dell'impianto di depurazione di Milano S. Rocco, atteso che non risultano an-

¹ c.f.r. Deliberazione n. 2 della Conferenza dei Comuni dell'ATO della Città Metropolitana di Milano del 11/06/2018.

² ove la gestione del S.I.I. è affidata a Cap Holding SpA.



AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE
CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

UFFICIO D'AMBITO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO - AZIENDA SPECIALE

VIALE PICENO 60 - 20129 MILANO
TELEFONO: 02 710403 11 (CENTRALINO)

cora essere stati quantificati, nella loro interezza, i carichi inquinanti che si potrebbero generare dalle summenzionate attività private (terziario, commerciale, ricettivo e produttivo).

A tal proposito preme ribadire che la progettazione e la successiva realizzazione di nuove reti fognarie interne private destinate alla raccolta di reflui urbani da recapitare nella pubblica rete di fognatura, nonché eventuali potenziamenti dei pubblici servizi di acquedotto e fognatura che si rendessero necessari, dovranno tenere conto delle disposizioni tecniche dettate dal Regolamento del Servizio Idrico Integrato del Gestore MM SpA scaricabile dal ns. sito web alla sezione "Convenzioni e Regolamenti".

Infine, in relazione agli indicatori ambientali proposti per il monitoraggio del P.I.I. si chiede di voler integrare il Piano di Monitoraggio, descritto al Capitolo n. 8 del Rapporto Ambientale, con ulteriori opportuni indicatori inerenti i pubblici servizi di fognatura e depurazione, quali ad esempio, le variazioni di carichi inquinanti generabili (in AE), l'estensione/copertura della rete fognaria (in Km o %), la capacità residua dell'impianto di depurazione (in AE) ed il carico insediativo sulla capacità di depurazione esistente (%).

A disposizione per qualsiasi richiesta di informazioni e o precisazioni in merito alle osservazioni sopra espresse.

Cordiali saluti.

Resp. Servizio Tecnico Pianificazione e Controllo
(Ing. Giuseppe Pasquali)

IL DIRETTORE GENERALE DELL'UFFICIO D'AMBITO
DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO
(Avv. Italia Pepe)

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate.

Responsabile dell'istruttoria Ing. Oscar Rampini: tel. 02/71049.305 – Fax 02/71049.370
e-mail: o.rampini@atocittametropolitanadimilano.it

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 18/02/2019 alle ore 15:40:09 (+0100) il messaggio "Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'esposizione universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato di Intervento, o equivalente ed idoneo Atto di Programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho.Rif. Vs. nota del 21/12/2018 (Prot. PG0567424).#11801950#" è stato inviato da "atocittametropolitanadimilano@legalmail.it" indirizzato a: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio:

A930058E.0049D05B.010CC961.CE75A397.posta-certificata@legalmail.it L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione. -----

Certified email message On 18/02/2019 at 15:40:09 (+0100) the message "Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'esposizione universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato di Intervento, o equivalente ed idoneo Atto di Programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho.Rif. Vs. nota del 21/12/2018 (Prot. PG0567424).#11801950#" was sent by

"atocittametropolitanadimilano@legalmail.it" and addressed to: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it The original message is attached. Message ID: A930058E.0049D05B.010CC961.CE75A397.posta-certificata@legalmail.it The daticert.xml attachment contains service information on the transmission.

Sezione n.1

(text/html; charset=UTF-8) Nome file: [Allegato senza nome 1](#)(3 kB)

Sezione n.2

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file: [postacert.eml](#)(1 MB)

Sezione n.3

(application/xml; charset=UTF-8; name=daticert.xml) Nome file: [daticert.xml](#)(1 kB)

Sezione n.4

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file: [smime.p7s](#)(5 kB)

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: atocittametropolitanadimilano@legalmail.it" <posta-certificata@legalmail.it>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il: 18/02/2019 03:42 PM

Oggetto:POSTA CERTIFICATA: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'esposizione universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato di Intervento, o equivalente ed idoneo Atto di Programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho.Rif. Vs. nota del 21/12/2018 (Prot. PG0567424).#11801950#

Priorità: normale

[Prot_VASMilanoPostExpoRev.1.pdf\(593468\)](#)

[VASMilanoPostExpoRev.1.pdf.p7m\(595450\)](#)

[segnatura.xml\(3545\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [Variante RCS](#)

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.Registro:

ATONumero di protocollo: 1913Data protocollazione: 18/02/2019Segnatura: 0001913|18/02/2019



Area 3 - Pianificazione, Gestione e tutela del Territorio, Lavori Pubblici
Servizio Pianificazione territoriale e della mobilità, Trasporti pubblici
Il Responsabile

Class. 6.1.0
Fasc. 6/2019

Comune di Milano
A. PIANIFICAZIONE
COMUNE DI RHO
PG 0079367 / 2019
Del 20/02/2019 10:02:49
ORIGINALE
A: A. PIANIFICAZIONE
TEMATICA E

Spett. Comune di Milano
Area Pianificazione Tematica
e Valorizzazione Aree
c.a. arch. Giancarlo Tancredi
pec:
pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

Rho, 19 febbraio 2019

Oggetto: procedura di VAS riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'Expo 2015. Contributi al Rapporto Ambientale.

In riferimento al procedimento di cui all'oggetto e facendo seguito a quanto già verbalizzato dai rappresentanti di questo Comune intervenuti alla seconda conferenza VAS del 28/01/2019, con la presente si forniscono i seguenti contributi relativi alle tematiche affrontate dal Rapporto Ambientale, ai fini di una compiuta valutazione del processo di VAS.

In merito al tema acustico, lo scenario delineato nel R.A., includente la previsione di barriere presso l'istituto Galeazzi e il Campus Universitario, appare in netto contrasto con il concetto di massima permeabilità che deve caratterizzare il sito. In tale ottica si rinnova l'invito a verificare interpretazioni della norma o soluzioni operative differenti, che consentano quanto più possibile di evitare il ricorso al posizionamento di barriere lungo il perimetro del comparto Mind.

In merito al tema trasporto pubblico, si segnala la necessità di includere, nelle previsioni di potenziamento delle linee TPL previste a servizio del comparto Mind, la realizzazione di idonee corsie preferenziali di marcia lungo le direttrici di collegamento con le città di Rho e Milano, al fine di favorire la circolazione dei mezzi ed una più sicura fruizione degli stessi da parte dell'utenza.

Si ritiene anche utile la realizzazione di nuovi hub di attestamento del TPL, ad integrazione del terminal di interscambio modale di Rho Fiera, sfruttando, se possibile, anche il sottoviadotto Rho Monza.

In merito al tema parco tematico, tenuto conto di quanto emerso nel corso delle discussioni in sede di commissione consiliare Post Expo del comune di Rho in occasione di diverse illustrazioni del masterplan di progetto del PII e tenuto altresì conto delle disposizioni contenute nel regolamento regionale n. 7/2017 in materia di invarianza idraulica ed idrologica, si sottolinea la necessità di compattare quanto più possibile le aree a parco, massimizzando la quota verde e drenante.

Piazza Visconti, 23 - 20017 Rho (MI) - C.F./P.I. 00893240150
Tel. +39 02 93332 340 - Fax. +39 02 93505335

Pag. 1

636862459757891698_5xmz4o2h.3s2.doc

Si coglie l'occasione per porgere
Distinti saluti

Il responsabile
Walter Varesi



Piazza Visconti, 23 - 20017 Rho (MI) - C.F./P.I. 00893240150
Istruttoria affidata a:
Tel. +39 02 93332 357/392/513 - Fax. +39 00293505335

Pag. 2

636862459757891698_5xmz4o2h.3s2.doc

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: pec.protocollo.comunerho@legalmail.it" <posta-certificata@legalmail.it>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il:20/02/2019 08:07 AM

Oggetto:POSTA CERTIFICATA: Protocollo: AOO.c_h264.20/02/2019.0010594 - PROCEDURA DI VAS RELATIVA AL PII AREA MIND. OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE.

Priorità:normale

[osservazioni_al_RA_Mind.pdf.p7m\(82201\)](#)

[Segnatura.xml\(5239\)](#)

- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni](#) ▼

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO DELETED ITEMS DRAFTS](#)
[RECEIPTS SENT ITEMS Variante RCS](#)

Protocollo: AOO.c_h264.20/02/2019.0010594 PROCEDURA DI VAS RELATIVA AL PII AREA MIND. OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE.

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 20/02/2019 alle ore 08:01:00 (+0100) il messaggio "Protocollo: AOO.c_h264.20/02/2019.0010594 - PROCEDURA DI VAS RELATIVA AL PII AREA MIND. OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE." è stato inviato da "pec.protocollo.comunerho@legalmail.it" indirizzato a:

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: A92FF6B5.00509479.09B526F4.F62D5ACE.posta-certificata@legalmail.it L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione. -

----- Certified email message On 20/02/2019 at 08:01:00 (+0100) the message "Protocollo: AOO.c_h264.20/02/2019.0010594 - PROCEDURA DI VAS RELATIVA AL PII AREA MIND. OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE." was sent by "pec.protocollo.comunerho@legalmail.it" and addressed to:

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it The original message is attached. Message ID: A92FF6B5.00509479.09B526F4.F62D5ACE.posta-certificata@legalmail.it The daticert.xml attachment contains service information on the transmission.

Sezione n.1

(text/html; charset=ISO-8859-1) Nome file: Allegato senza nome 1(2 kB)

Sezione n.2

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file: postacert.eml(130 kB)

Sezione n.3

(application/xml; charset=UTF-8; name=daticert.xml) Nome file: daticert.xml(1021 bytes)

Sezione n.4

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file: smime.p7s(5 kB)

Milano, 18.02.2019

Class. 6.3 Fascicolo 2017.6.43.100

Spettabile

COMUNE DI MILANO - pianificazione strategica

Email:

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

e, p.c.

ATS MILANO Città Metropolitana

Corso Italia, 19

20100 MILANO (MI)

Email: dipartimentoprevenzione@pec.ats-milano.it

Oggetto : Comune di Milano. Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa al Programma Integrato d'Intervento (PII) in attuazione della Variante urbanistica connessa all'Accordo di Programma (AdP fase post-Expo). Conferenza finale di VAS. Contributo di ARPA

Si trasmette in allegato il contributo della U.O.C. Agenti Fisici dell'Agenzia, riferito al procedimento indicato in oggetto.

Cordiali saluti

Il Responsabile della UO
SIMONA INVERNIZZI

Allegati:

File parere Area Expo_II conf_VAS.pdf

Responsabile del procedimento: dott.ssa Simona Invernizzi tel.: 0274872306 mail: s.invernizzi@arpalombardia.it

Responsabile dell'istruttoria: dott. urb. Antonio Buccheri tel.: 0274872292 mail: a.buccheri@arpalombardia.it

Dipartimento di Milano - Via Filippo Juvara, 22 - 20129 Milano - Tel: 02/748721 - Fax: 02/70124857
Indirizzo e-mail: milano@arpalombardia.it - Indirizzo PEC: dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it

Dipartimento di Monza Brianza - Via Solferino 16 - 20900 Monza - Tel: 039/3946311 - Fax: 039/3946319
Indirizzo e-mail: monza@arpalombardia.it - Indirizzo PEC: dipartimentomonza.arpa@pec.regione.lombardia.it

Sede Legale Palazzo Sistema - Via Rosellini, 17 - 20124 MILANO - Tel. 02 696661 - www.arpalombardia.it
Indirizzo PEC: arpa@pec.regione.lombardia.it

U.O.C. AGENTI FISICI

Class. 6.3**Fascicolo 2017.6.43.100****Protocollo di entrata arpa_mi.2018.0192814**

Oggetto: Comune di Milano. Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa al Programma Integrato d'Intervento (PII) in attuazione della Variante urbanistica connessa all'Accordo di Programma (AdP fase post-Expo). Conferenza finale di VAS. Contributo di ARPA.

Premessa

Con riferimento alla convocazione della seconda Conferenza finale di Valutazione relativa al procedimento indicato in oggetto, pervenuta all'Agenzia in data 21.12.2018 al prot. arpa_mi.2018.0192814 del 21.12.2018, si è presa visione della documentazione pubblicata e messa a disposizione sul sito web di Regione Lombardia SIVAS.

Oggetto della presente relazione è quindi la valutazione ambientale del PII, ai sensi del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., e dell'allegato 1m della dGR n 9/761 del 10 novembre 2010.

Contenuti e obiettivi del PII.

I contenuti del Rapporto Ambientale (RA) sono riferiti alle opere relative al Programma Integrato d'Intervento unitario per la riqualificazione urbanistica dell' "area Expo", nel periodo successivo allo svolgimento dell'Esposizione Universale (2015), per la trasformazione e sviluppo delle aree in attuazione della Variante urbanistica connessa all'Accordo di Programma (AdP fase post-Expo). L'ambito d'intervento del PII, che si estende per 1.048.000 m², interessa le aree del sito ricadenti nei comuni di Milano e Rho (Unità 1 e 4), l' Area di Cascina Triulza in Milano (Unità 3) mentre rimane esclusa l'area di Poste italiane (Unità 2). L'intervento nel suo complesso prevede l'insediamento di 960.000 m² di Superficie Lorda di Pavimento (Slp) ripartita al 50% tra funzioni pubbliche e funzioni private. Tra le funzioni pubbliche si rileva la previsione dello "HUMAN TECHNOPOLE" all'interno dell'edificio esistente denominato *Palazzo Italia* per una Slp 35.000 m², la nuova struttura dell'ospedale Galeazzi (Slp 86.000 m²), e il nuovo polo dell'Università degli Studi di Milano - *Campus UNIMI* (187.000 m²). L'ipotesi insediativa di carattere privato prevede la destinazione d'uso prevalente del terziario (Slp 305.000 m²), oltre che la residenza (Slp 90.000 m²), il commercio (Slp 35.000 m²), il ricettivo (Slp 15.000 m²) ed il produttivo (Slp 35.000 m²). Viene indicato il termine per il completamento dei lavori al 2029.

Considerazioni sul Rapporto Ambientale.

Si prende atto di quanto riportato nel RA e nella ulteriore documentazione considerata. Nel complesso viene adeguatamente rappresentato il quadro di riferimento con la restituzione dell'analisi dello stato dell'ambiente e le considerazioni relative ai Piani di Monitoraggio Ambientale (PMA) riferiti sia alle fasi temporali antecedenti all'Esposizione, che alle fasi *evento* e *post evento*. Nell'ambito delle operazioni di monitoraggio (2011- in corso) non sono emerse significative criticità riconducibili all'attività di Expo 2015. Viene inoltre considerato il report datato 5 dicembre 2017, quale esito dei lavori svolti dal tavolo di monitoraggio della valutazione ambientale strategica dell'Accordo di Programma Expo nell'ambito dell'Osservatorio VAS Expo, istituito dal Comune di Milano¹ con lo scopo di verificare il raggiungimento degli obiettivi in esso contenuti.

Si prende atto che gli obiettivi di sostenibilità del piano di rigenerazione urbana indicati nel RA in esame, si pongono in continuità con gli obiettivi definiti dall'Osservatorio VAS Expo (Tabella 13) e rispondono alle considerazioni ed indicazioni espresse dall'Agenzia e trasmesse con nota n. 12462

¹ Determina dirigenziale n. 28 del 23.05.2017.

del 25.01.2018. Riguardo le ulteriori indicazioni contenute nel citato parere, si rileva che per ogni area tematica /matrice sono state effettuate verifiche approfondite che tengono conto anche delle fasi di cantiere. Gli esiti degli effetti legati agli scenari attesi non evidenziano particolari criticità o impatti significativi sull'ambiente, anche in considerazione delle misure di mitigazione ipotizzate. Tuttavia, si ritiene indispensabile strutturare e consolidare le attività di monitoraggio delle matrici ambientali di tutto il sito formalizzando e divulgando, con modalità e tempistica adeguati, la Rendicontazione Ambientale del Programma Integrato di Intervento; le ipotesi illustrate nel RA (pag. 109), ossia il monitoraggio del perseguimento degli obiettivi ambientali contenuti nel PII ed il monitoraggio delle ricadute sullo stato dell'ambiente derivante dall'attuazione del Programma medesimo, si ritengono congruenti.

Verifica di coerenza.

Sono stati considerati i piani e programmi sovraordinati a livello nazionale, a livello regionale e provinciale, evidenziando, nei contenuti programmatici, una sostanziale coerenza del PII con i relativi strumenti di attuazione vigenti. Relativamente alla modifica dell'alveo del torrente Guisa, realizzata preliminarmente all'evento expo 2015, viene dato conto dell'iter tecnico - amministrativo che ha coinvolto l'Autorità di bacino AdBPO e Regione Lombardia nella ripermimetrazione e ridefinizione delle aree allagabili presenti all'interno del Sito. La fase di progettazione esecutiva dovrà pertanto tenerne conto.

La coerenza è stata verificata anche con riferimento al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e al Piano Generale del Traffico Urbano di Milano (PGTU), al Piano Generale del Traffico Urbano di Rho (PGTU), al Piano d'Azione per l'Energia sostenibile e il clima (PAESC) del Comune di Milano ed al Piano d'Ambito della Città Metropolitana di Milano.

Viene restituita una sostanziale coerenza con i criteri di sostenibilità ambientale desunti dal quadro programmatico riferito agli strumenti urbanistici generali vigenti del Comune di Milano e del Comune di Rho; altresì, sono state valutate ai fini della coerenza esterna, i pertinenti contenuti degli Accordi di Programma *Cascina Merlata*, *Scali Ferroviari* ed *ex Alfa Romeo di Arese*.

Il quadro del sistema vincolistico è mutato in funzione delle opere di infrastrutturazione del sito eseguite in funzione dell'Evento espositivo. La progettazione del PII dovrà quindi considerare le fasce di rispetto e di tutela delle infrastrutture e sottoservizi riferite allo stato attuale dei luoghi.

Conclusioni.

La presente relazione si riferisce ai contenuti della seguente documentazione:

1. Rapporto Ambientale.
2. Allegato 1 - Strumenti Programmatici Vigenti.
3. Allegato 2 - Resilienza: proposta di indicatori
4. Allegato 3 - Documentazione di valutazione previsionale di clima acustico e studio dei necessari sistemi di mitigazione.
5. Allegato 4 - Piano della Mobilità.
6. Allegato 5 - Strategia Energetica.
7. Allegato 6 - Verifica e adeguamento delle opere infrastrutturali di servizio - invarianza idraulica.
8. Allegato 7 - Relazione paesaggistica.
9. Allegato 8 - Studio di modellistica atmosferica.
10. Allegato 9 - Studio delle potenzialità e delle connessioni territoriali.
11. Allegato 10 - Studio di accessibilità al Sito da Porta Ovest al Comune di Rho.
12. Allegato 11 - Schema delle Fasi temporali del progetto di sviluppo.
13. Allegato 12 - Valutazione di rischio sanitario per i vapori provenienti della falda.

Nel ritenere congrue e pertinenti le proposte contenute nel RA e desunte dalla ulteriore documentazione esaminata, inerenti all'individuazione delle criticità, alle misure di mitigazione degli impatti previsti ed alla struttura del processo di monitoraggio indicato, si ritiene che la

corposa documentazione messa a disposizione abbia, nel complesso, considerato adeguatamente gli aspetti di carattere ambientale connessi all'attuazione PII.

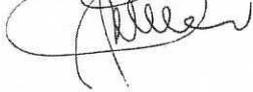
Si fa comunque presente che gli aspetti di carattere ambientale riferiti alla fase esecutiva di implementazione del Programma, dovranno comunque essere adeguatamente approfonditi e ricondotti nell'ambito del procedimento di valutazione d'impatto ambientale (VIA) ai sensi della normativa vigente.

Si resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento e collaborazione.

Cordiali Saluti.

Il Responsabile dell'istruttoria

Antonio Buccheri



Il Responsabile dell'U.O.

Simona Invernizzi



Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 19/02/2019 alle ore 12:05:09 (+0100) il messaggio "COMUNE DI MILANO. PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) RELATIVA AL PROGRAMMA INTEGRATO D'INTERVENTO (PII) IN ATTUAZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA CONNESSA ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA (ADP FASE POST-EXPO). CONFERENZA FINALE DI VAS. CONTRIBUTO DI ARPA" è stato inviato da "dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it" indirizzato a: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: EA397165-8C61-AAEB-3535-47A223362700@telecompost.it

Sezione n.1

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:[postacert.eml](#)(2 MB)

Sezione n.2

(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:[daticert.xml](#)(1010 bytes)

Sezione n.3

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:[smime.p7s](#)(5 kB)

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it" <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il: 19/02/2019 12:05 PM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: COMUNE DI MILANO. PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) RELATIVA AL PROGRAMMA INTEGRATO D'INTERVENTO (PII) IN ATTUAZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA CONNESSA ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA (ADP FASE POST-EXPO). CONFERENZA FINALE DI VAS. CONTRIBUTO DI ARPA

Priorità: normale

Segnatura.xml(2446)

[ARPA_ARPAAOO_2019_104.pdf.p7m\(186173\)](#)

[parere Area Expo_II conf_VAS.pdf\(1386681\)](#)

- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni ▼](#)

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS Variante RCS](#)

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE Nostri riferimenti interni: Protocollo numero arpa_mi.2019.0026481 del 19/02/2019 12:04 Firmato digitalmente da SIMONA INVERNIZZI

Elenco allegati: [ARPA_ARPAAOO_2019_104.pdf.p7m](#) [parere Area Expo_II conf_VAS.pdf](#) -----

----- I documenti allegati alla presente e-mail con estensione .p7m (formato PKCS#7) sono firmati digitalmente in conformità al DPCM 13/01/2004 e Delib. CNIPA 4/2005. Per visualizzare, stampare, esportarne il contenuto e per verificarne la firma è necessario disporre di uno specifico software. Un elenco dei software di verifica disponibili gratuitamente per uso personale è presente al seguente indirizzo:

<http://www.agid.gov.it/identita-digitali/firme-elettroniche/software-verifica> -----

Fascicolo 9.6/2019/3

Pagina 1

Comune di Milano
A. AMBIENTE,
città metropolitana di milano
PG 0075989 / 2019
Del 18/02/2019 14:36:37
ORIGINALE
A: U. AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI

Comune di Milano

Area Ambiente ed energia

Autorità competente per la VAS

ambiente@pec.comune.milano.it

e per conoscenza:

Città metropolitana di Milano

Settore Pianificazione territoriale generale

c.a. arch. Giovanni Longoni

protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'esposizione universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato d'Intervento, o equivalente idoneo atto di programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho

In riferimento alla procedura di verifica di VAS de Programma Integrato di Intervento (PII) per la trasformazione delle aree che hanno ospitato Expo Milano 2015, a seguito dell'Accordo di Programma approvato con D.P.G.R. 4 agosto 2011, n. 7471, vista la documentazione depositata, si evidenzia quanto segue.

Contestualizzazione dell'opera e cumulo degli impatti

Viste le proporzioni e la portata delle trasformazioni in oggetto, si ritiene necessario che le valutazioni degli impatti siano estese ad una porzione di territorio molto ampio, che ricomprenda almeno la prima parte dell'Asse del Sempione e tenga conto delle grandi trasformazioni recentemente avvenute e in essere, al fine di integrarle a scala sovraordinata.

Tale approccio deve riguardare in particolare il tema della mobilità, dei grandi attrattori di traffico e delle funzioni di eccellenza, del governo del sistema delle acque. Il progetto dovrà valutare non solo le proprie ricadute alla scala territoriale, ma anche l'effetto cumulativo con altre trasformazioni, quali ad esempio quelle dell'ex Alfa Romeo di Arese, ragionando anche sui fabbisogni pregressi di servizi a scala vasta e proponendo soluzioni qualificanti che vadano oltre lo stretto contesto del PII.

Consumo di suolo

La proposta di PII è ricompresa all'interno delle aree già oggetto dell'esposizione universale 2015 e pertanto non si configura come intervento che comporti nuovo consumo di suolo.

Ai fini della verifica di compatibilità con il PTCP della Città metropolitana, si rammenta che con Decreto sindacale n.147 del 13/06/18, è stato approvato il documento "Criteri e indirizzi per l'attività istruttoria della Città Metropolitana in ordine alla valutazione di compatibilità degli strumenti urbanistici comunali. Aggiornamento 2018". Tali criteri tengono conto, tra

l'altro, delle modifiche legislative inerenti i temi dell'urbanistica e del territorio introdotte di recente, quali i disposti della L.R. n.31/2014.

Sistema del paesaggio

In merito alla realizzazione di un grande parco tematico di 500.000 mq, rilevato che il progetto MIND, da una parte, si propone quale "progetto unitario e integrato" di forte connotazione, dall'altra ribadisce l'importanza del principio di "flessibilità" necessario in considerazione dei lunghi tempi di attuazione degli interventi sul sito nonché in correlazione allo sviluppo delle aree limitrofe, si ritiene necessario precisare come concretamente si attuerà la realizzazione di questo grande parco e di come verrà preservata l'unitarietà dello sviluppo, che avverrà per lotti successivi di intervento.

Aspetti naturalistici

Dal punto di vista delle connessioni ecologiche presenti sul territorio ed individuate dal progetto di Rete Ecologica Provinciale (REP) del PTCP, l'area ex-EXPO risulta in posizione esterna, essendo incuneata in un contesto fortemente infrastrutturato ed urbanizzato con solo qualche scampolo intercluso dell'originaria campagna; in ogni caso qualsiasi arricchimento dell'equipaggiamento arboreo-arbustivo presente nell'area concorre a potenziarne, oltre che il valore paesistico e la vivibilità, anche la sostenibilità ambientale.

Da quanto si evince negli elaborati messi a disposizione vi è una esplicitata e ribadita volontà di integrare le previsioni edilizie proposte con una fitta trama di opere a verde fruibili, che andranno ad aggiungersi a quelle già realizzate per EXPO. In generale il progetto si pone come un quartiere eco-sostenibile, dove viene fatto uso di tetti verdi, giardini pensili, green block per i parcheggi, filari alberati, fasce prative, nuclei boscati, vasche di fitodepurazione, orti didattici ecc. prediligendo la scelta di specie arboreo-arbustive autoctone.

Il fatto che si preveda a superficie permeabile oltre il 60% dell'area è in linea con l'obiettivo di sostenibilità ambientale di riferimento del PII Ter-5, inoltre il Rapporto Ambientale afferma che attraverso il ripristino di ecosistemi e di infrastrutture verdi il livello di biopotenzialità territoriale verrà incrementato, salendo di classe, rispetto allo stato attuale, successivo allo smantellamento dell'area Expo, nonostante le future edificazioni.

Dall'attuale grado di definizione del progetto non è possibile, però, conoscerne i dettagli e le modalità operative.

Si ritiene importante che nello sviluppo futuro degli elaborati di progetto e nello S.I.A. vengano predisposte delle rappresentazioni grafiche dettagliate delle opere a verde, distinguendo cromaticamente la vegetazione già esistente, quale lascito di EXPO, dagli esemplari previsti quali nuovi impianti. Si chiede anche di esprimere, oltre al numero totale approssimativo di nuovi esemplari arborei previsti (che viene già detto essere di circa 3500), quello per singola specie, comprendendovi anche le specie arbustive, precisandone età, dimensione media, sesto di impianto, oltre che le tecniche operative scelte e gli aspetti manutentivi, in particolare la sostituzione delle fallanze e le irrigazioni, indicandone modi e tempi. A questo proposito, le specie arboree e arbustive utilizzate dovranno essere scelte tra quelle in elenco nel Repertorio delle misure di compensazione e mitigazione paesistico-

ambientali del PTCP. Si ricorda che sarà opportuno quale buona pratica, oltre che coerente con gli obiettivi generali di eco-sostenibilità dell'intervento, che tutti i parcheggi a raso previsti siano progettati con alberature, in numero di almeno 1 albero ogni 5 posti auto.

Si chiede inoltre di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione secondo il principio del "preverdissement", in modo che le stesse possano svolgere il proprio ruolo di mitigazione anche per la fase di cantiere.

Assetto idraulico e idrogeologico

Si prende atto come esplicitato nel Rapporto Ambientale, degli interventi realizzati lungo l'asta del Torrente Guisa, comprensivi di quattro vasche di laminazione, dentro e fuori il Sito, che hanno permesso di riprogettare, con iter di CdS presso AdBPO e Regione Lombardia concluso nell'ottobre 2017, le aree allagabili del torrente dentro il perimetro di Sito, facendo coincidere la fascia A e B (tempo di ritorno 50 e 100 anni) con l'alveo del nuovo torrente e riducendo la fascia C (500 anni) al limite interno del Canale perimetrale.

Invarianza idraulica

Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche, gli interventi dovranno rispettare i principi di invarianza idraulica e idrologica ai sensi della L.R. n.4/2016 e del relativo Regolamento d'attuazione n.7/2017.

Si chiede che le scelte progettuali, in virtù del rispetto dei principi suddetti, siano orientate a ridurre l'impermeabilizzazione del suolo, razionalizzando il più possibile il numero di parcheggi, considerando che l'accessibilità dell'area è garantita dal potenziamento del trasporto pubblico locale.

In generale, nella definizione del progetto e nella valutazione dei suoi impatti nello S.I.A., si ritiene necessario massimizzare il riciclo e il riutilizzo delle acque meteoriche al fine di favorire il risparmio idrico e di prevedere idonee misure di tutela e salvaguardia delle acque stesse, in merito soprattutto al recapito degli scarichi, ai sensi della L.R. n.4/2016 e del relativo Regolamento d'attuazione n.7/2017 e dell'art. 38 delle NdA del PTCP.

Si ritiene opportuno individuare le soluzioni progettuali utili al riciclo e riutilizzo delle acque meteoriche e l'attuazione del drenaggio urbano sostenibile, al fine di ridurre le portate di scarico delle acque meteoriche nel canale perimetrale.

Acque sotterranee

Si ricorda, durante le fasi di cantiere delle opere, di non compromettere l'attività di messa in sicurezza di protezione della falda. Si chiede inoltre che le previsioni urbanistiche del PII siano volte a tutelare la disponibilità e l'equilibrio idrogeologico delle risorse idriche sotterranee al fine di non pregiudicare il sistema idrico sotterraneo nel suo complesso.

Mobilità

Dal punto di vista trasportistico, per quanto riguarda l'accessibilità all'area dall'esterno e la proposta di una nuova fermata ferroviaria MIND - Merlata in corrispondenza della passerella pedonale esistente, si formulano le seguenti osservazioni.

Si ricorda che, nell'ambito della localizzazione di una nuova fermata ferroviaria, necessitano comunque di essere tenuti in debito conto altri aspetti quali quello ambientale (possibilità di dover attuare bonifiche, presenza di corsi d'acqua...) o quello dell'accessibilità all'area stessa della nuova fermata ferroviaria.

È necessario premettere che la fermata Rho Fiera costituisce probabilmente il principale punto di accesso pubblico all'area, potendo contare, oltre che sui servizi S (propri della fermata MIND), sulla presenza della linea metropolitana MI, del Servizio Ferroviario Regionale (servizi S) e delle linee ferroviarie a media (R RV) e lunga percorrenza (IC e AV).

Il PUMS del Comune di Milano prevede la realizzazione di una nuova fermata, in corrispondenza del PII Stephenson, a circa 500 metri da MIND - Cascina Merlata in direzione di Milano Certosa.

In prima battuta, non parrebbe ipotizzabile la realizzazione di due fermate tra Certosa e Rho Fiera, la cui valutazione tecnica è in ogni caso da concordare con RFI; la fermata MIND - Merlata risulterebbe quindi alternativa a quella di Stephenson del PUMS suddetto.

Peraltro, le funzioni del PII MIND avranno indubbiamente maggior attrattività rispetto a quelle previste per l'area Stephenson, il cui orizzonte temporale è, tra l'altro, più a lungo termine. Si ritiene che l'area per la nuova fermata Stephenson, sia maggiormente baricentrica rispetto alle aree MIND - Cascina Merlata e Stephenson. Per contro, la scelta di una fermata ferroviaria nella posizione ora prospettata (MIND - Merlata) porrebbe invece il problema di servire adeguatamente l'area PII Stephenson.

La localizzazione di una nuova fermata ferroviaria al servizio (ma necessariamente ai margini) dell'area, oltre a quella esistente di Rho Fiera, non risolve comunque il problema degli spostamenti nell'ambito di un'estesa area. Per quanto riguarda pertanto la proposta inerente il sistema di mobilità interno, si ritiene che flussi di spostamento ingenti giustifichino sistemi di trasporto ad elevata capacità.

La presenza di due punti di accesso all'area determinati dalle fermate ferroviarie impone lo studio di un sistema di trasporto pubblico con interscambio presso le stesse. Sistemi individuali, peraltro non ancora omologati in Italia, potrebbero comunque essere di ausilio ad un sistema portante avente la natura di un sistema di trasporto rapido di massa.

La vicinanza del PII Stephenson e del capolinea del tram 12 a Roserio, potrebbe anche suggerire l'opportunità di studiare un collegamento di forza tra le aree MIND e Stephenson mediante estensione della rete tranviaria milanese, ipotizzando una spina dorsale trasportistica pubblica mediante il suo prolungamento all'interno delle aree PII Stephenson e MIND con interscambi alle stazioni di Certosa, MIND e Rho Fiera.

In merito al tema del trasporto pubblico locale, si premette che l'Agenzia per il TPL del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha recentemente approvato (10 gennaio 2019) il Programma di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale che è il principale strumento di programmazione delle reti e dei servizi di competenza.



Durante il processo partecipativo per la redazione del PdB Agenzia ha valutato le osservazioni presentate tra le quali anche quelle in merito al progetto MIND. Le richieste avanzate riguardanti modifiche ricomprese nell'allegato A del Pdb (scaricabile dal seguente link: <http://www.agenziatpl.it/servizi-tpl/programma-dei-servizi-di-bacino> non sono state accolte con le seguenti motivazioni:

Allegato A	Chiede di spostare il capolinea della Z134 da Milano QT8 MI a Rho Fiera MI	NON ACCOLTA	Non costituisce un miglioramento del servizio per gli utenti diretti a Milano
Allegato A	Chiede di prolungare la linea Z132 da Rho Fiera a Roserio	NON ACCOLTA	La modifica richiesta è attuabile con il nuovo collegamento Rho Fiera-Baranzate-Quarto Oggiaro FN (con transito lungo SP46 Rho-Monza).
Allegato A	Chiede di spostare il capolinea della Z126 dal carcere di Bollate all'università MIND	NON ACCOLTA	Richieste da valutare in relazione ai tempi di attuazione del progetto MIND.
Allegato A	Chiede di spostare il capolinea della Z120 da Rho FS a Rho Fiera MI	NON ACCOLTA	La modifica richiesta è attuabile con il nuovo collegamento Rho Fiera-Baranzate-Quarto Oggiaro FN (con transito lungo SP46 Rho-Monza).
Allegato A	Chiede di spostare il capolinea della Z134 da Rho Fiera MI a università MIND	NON ACCOLTA	Richieste da valutare in relazione ai tempi di attuazione del progetto MIND.

Agenzia per il TPL si è inoltre riservata di valutare aggiornamenti al Programma in relazione ai tempi di realizzazione del Progetto MIND.

Si porgono cordiali saluti,

**Il Responsabile del Servizio
azioni per la sostenibilità territoriale**
(Arch. Marco Felisa)

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 18/02/2019 alle ore 12:14:53 (+0100) il messaggio "Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'esposizione universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato d'Intervento, o equivalente idoneo atto di programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho#262756746#" è stato inviato da "protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it" indirizzato a: ambiente@pec.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: A92FD957.004878BF.0050DC1E.824FC19D.posta-certificata@legalmail.it L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione. -----

----- Certified email message On 18/02/2019 at 12:14:53 (+0100) the message "Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla fase successiva allo svolgimento dell'esposizione universale 2015 per la riqualificazione dell'area mediante approvazione di un Programma Integrato d'Intervento, o equivalente idoneo atto di programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho#262756746#" was sent by "protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it" and addressed to: ambiente@pec.comune.milano.it The original message is attached. Message ID: A92FD957.004878BF.0050DC1E.824FC19D.posta-certificata@legalmail.it The daticert.xml attachment contains service information on the transmission.

Sezione n.1

(text/html; charset=UTF-8) Nome file:[Allegato senza nome 1](#)(3 kB)

Sezione n.2

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:[postacert.eml](#)(1023 kB)

Sezione n.3

(application/xml; charset=UTF-8; name=daticert.xml) Nome file:[daticert.xml](#)(1 kB)

Sezione n.4

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:[smime.p7s](#)(5 kB)

COMUNE DI BARANZATE

(Provincia di Milano)

< Area Sviluppo del Territorio >

Comune di Milano
A. PIANIFICAZIONE
COMUNE DI BARANZATE
PG 0078547 / 2019
Del 19/02/2019 14:48:22
ORIGINALE
A: A. PIANIFICAZIONE
TEMATICA E

Prot. N. / UTC del ~~1-8~~ FEB 2019

Spett.le

COMUNE DI MILANO

Direzione Urbanistica
Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree

SEDE

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

**Oggetto: PROCEDURA DI V.A.S. RIFERITA ALLA FASE SUCCESSIVA ALLO SVOLGIMENTO DELL'ESPOSIZIONE UNIVERSALE 2015 PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MEDIANTE APPROVAZIONE DI UN P.I.I., O EQUIVALENTE ED IDONEO ATTO DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, INTERESSANTE I TERRITORI COMUNALI DI MILANO E RHO;
- Osservazioni al rapporto ambientale e relativi allegati.**

In riferimento alla procedura di V.A.S. in oggetto ed alla comunicazione del 21/12/2018 di messa a disposizione del Rapporto Ambientale e relativi allegati, richiamati i precedenti interventi del Comune di Baranzate in occasione della 1° seduta della c.d.v. del 17/01/2018, della seduta della cabina di regia del 11/07/2018 e della 11° seduta della c.d.v. del 28/01/2019, in qualità di Ente territorialmente interessato individuato con DRA n. 70 del 21/11/2017, formula le seguenti osservazioni:

Al Doc. Allegato 4 – Piano della Mobilità

§ 3.4.1 Sistema del Trasporto Pubblico di Forza

Il documento prevede: *"Confermando l'offerta di servizi ferroviari delineati nel quadro programmatico illustrato nel paragrafo precedente, le indagini di accessibilità e le strategie di intervento sul sistema portante del trasporto pubblico del Progetto di Mobilità di MIND si sono focalizzate sulle importanti opportunità di relazione offerte dall'introduzione della nuova fermata ferroviaria di MIND-Merlata. [...] La nuova fermata ferroviaria infatti costituirebbe un punto di accesso ai servizi ferroviari suburbani molto più facilmente accessibile anche dall'area di Baranzate e all'Ospedale Sacco, che attualmente lamentano una scarsa connessione con i sistemi su ferro a causa della rilevante distanza dalla fermata di Rho-Fiera."*

In proposito si osserva:

- Nell'ipotesi di realizzazione della nuova fermata ferroviaria di MIND-Merlata, così come proposta nel documento, il centro abitato del Comune di Baranzate verrebbe a trovarsi in posizione equidistante (misurata in linea d'aria pari a ~ km. 1,50 , reali pedonali pari a ~ km. 2,0) tra le fermate ferroviarie di Novate Milanese e di MIND-Merlata.
- L'ubicazione della nuova fermata, rispetto a quella di Stephenson, risulterebbe quindi più facilmente accessibile - sebbene con distanza maggiore rispetto alla percorrenza di tipo sistematico quotidiano pari ad km 1,0 indicata nel paragrafo *"Analisi di accessibilità pedonale al sistema di trasporto pubblico di forza"* - anche dall'area di Baranzate e pertanto pienamente condivisibile.
- Si ritiene tuttavia opportuno evidenziare che tale accessibilità dal centro abitato del Comune di Baranzate sarebbe garantita esclusivamente dall'esistente sottopasso di via Montello, unico punto per oltrepassare l'autostrada A8, con i limiti imposti dall'attuale struttura dello stesso. Si propone quindi di prevedere, almeno come ipotesi di sviluppo futura, la possibilità di un collegamento in

Sede Municipale:

Via Conciliazione 19, Baranzate, 20021 (MI)

Sede del Servizio:

Via Conciliazione 19, Baranzate, 20021 (MI) - Tel. 02/39306.700 - Telefax 02/39306.701

COMUNE DI BARANZATE

(Provincia di Milano)

< Area Sviluppo del Territorio >

sovrappasso ciclopeditonale della A8 in posizione intermedia tra il sottopasso di Montello ed il ponte di via Cristina Belgioioso / Roserio.

§ 3.4.4 Sistema del Trasporto Pubblico Locale - 3.4.4.2 Linea Z134

Il documento prevede: *"Si propone di spostare il capolinea dalla fermata ~~Letto~~ QT8 M1 a Rho Fiera M1 (anche in funzione della nuova integrazione tariffaria prevista da ATM da Gennaio 2019), transitando per anello sud di MIND e garantendo interscambio nella fermata MIND-Merlata. Questa soluzione prevede la dismissione della tratta "Roserio - Letto QT8 M1" con riduzione della percorrenza della linea."*

In proposito si osserva:

- La proposta di spostamento del capolinea della linea Z134 dalla fermata QT8 M1 (in tariffa urbana) a Rho Fiera M1 (in tariffa extraurbana) può essere ritenuta in prospettiva condivisibile in quanto permetterebbe un più rapido collegamento del Comune di Baranzate con la linea metropolitana. Tuttavia, considerato che ad oggi non risulta ancora attuata la tariffa unica integrata per il trasporto pubblico metropolitano di Milano estesa ai comuni limitrofi, con l'attuale assetto tariffario tale proposta comporterebbe un aggravio dei costi di trasporto per i cittadini Baranzatesi che utilizzano la linea Z134 per i trasferimenti da / per Milano. Pertanto la proposta può essere ritenuta condivisibile esclusivamente a condizione che la sua attuazione avvenga contestualmente all'adozione della predetta tariffa unica integrata.
- Il complesso delle linee di TPL proposto prevede, quanto ai collegamenti trasversali sull'asse Est-Ovest valicanti l'autostrada A8, il passaggio obbligato dai sovrappassi di Arese - Via Marconi o di Milano - Belgioioso/Roserio, senza utilizzare il sottopasso di Baranzate - Via Montello a causa delle evidenti caratteristiche strutturali dello stesso, sebbene sia il più prossimo e baricentrico al sito MIND. Si chiede quindi di valutare l'adeguamento strutturale del sottopasso di Baranzate - Via Montello affinché lo stesso possa essere attraversato anche dalle linee di TPL di connessione sull'asse Est-Ovest.

§ 4.4 Sistema viabilistico – Quadro di Proposta | Descrizione dell'impianto stradale

§ 4.4.3 Riconfigurazione Accesso Nodo Carcere

Il documento prevede: *"Allo stato attuale il sistema infrastrutturale della zona del Carcere di Bollate si presenta come una duplice viabilità parallela (anello perimetrale MIND e Via Belgioioso-Montello) che dialogano attraverso un GATE Cargo 10 realizzato tramite un'intersezione a raso. Al fine di rendere continuo e fluido il collegamento tra le due viabilità, si è prevista la realizzazione di una rotonda in sostituzione di tale Gate."*

In proposito si osserva:

- Il Rapporto Ambientale dell'Accordo di Programma Expo 2015 (Cap. 5.5, § A. VIABILITÀ LOCALE) prevedeva: *"Verrà, quindi, a modificarsi in modo sostanziale l'accessibilità locale dell'area tra Milano, Rho e Baranzate: nel periodo della cantierizzazione, durante l'evento e successivamente ad esso. Infatti, la completa chiusura dell'anello perimetrale al traffico privato avverrà nel solo periodo espositivo (mantenendo come unico collegamento quello tra via Montello di Baranzate e via de Gasperi di Rho), mentre sarà consentito il transito nella fase di cantiere. Al termine dell'esposizione verrà definitivamente aperta alla circolazione l'intera viabilità perimetrale, ripristinando, di fatto, la continuità dell'itinerario tra Roserio e Rho ad oggi garantito dalla via Cristina di Belgioioso (vedi Figura 5-36 e Figura 5-37)."*
- Il Piano della Mobilità in oggetto prevede, quale collegamento viabilistico più prossimo a Baranzate, la realizzazione di una nuova rotonda in prossimità della Seconda Casa di Reclusione di Milano-Bollate, sostitutiva dell'attuale Gate Cargo 10. Non risultano invece previsti accessi / collegamenti viabilistici tra la via Cristina Belgioioso (parte in Comune di Milano e parte in Comune di Baranzate) e l'anello stradale periferico di MIND.
- L'assenza di tale collegamento viabilistico e la non prosecuzione della via Belgioioso in Comune di Milano - come invece esistente ante Expo - trasformerebbe l'intero quartiere Belgioioso-Tonale, ubicato in parte in Comune di Baranzate ed in parte in Comune di Milano, in una viabilità "a fondo cieco", con ingresso e uscita esclusivamente dall'intersezione tra le vie Montello / Belgioioso. Tale

Sede Municipale:

Via Conciliazione 19, Baranzate, 20021 (MI)

Sede del Servizio:

Via Conciliazione 19, Baranzate, 20021 (MI) - Tel. 02/39306.700 - Telefax 02/39306.701

COMUNE DI BARANZATE

(Provincia di Milano)

< Area Sviluppo del Territorio >

ipotesi, oltre a costituire un peggioramento della viabilità / accessibilità del predetto quartiere, priverebbe una porzione del territorio del Comune di Milano, su cui peraltro insiste un'azienda a rischio di incidente rilevante con movimentazione di traffico veicolare pesante (ex Ecoltecnica Srl ora Suez RR IWS Italia Srl con sede e stabilimento in Milano, Via C. Belgioioso, n. 70/30), di un collegamento diretto alla propria viabilità comunale che avverrebbe esclusivamente dalla viabilità del Comune di Baranzate.

§ 5 Il Sistema della Ciclabilità

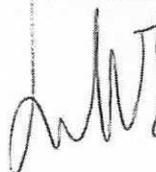
Il documento prevede: "La rete ciclabile così configurata permette di mettere in relazione il sito di MIND con il contesto urbanizzato limitrofo (in particolare Rho-Baranzate-Bollate-Cascina Merlata e il quartiere Stephenson). La rete ciclabile esistente lungo la via De Gasperi / via Cristina di Belgioioso in accordo con l'assetto della rete programmata prevede un suo prolungamento verso Baranzate attraverso il sottopasso di via Montello e via Aquileia. In corrispondenza dei ponti di attraversamento del fossato di MIND verranno garantite le connessioni protette con la piastra di MIND (ambito a pedonalità e ciclabilità privilegiata). Provenendo da est si darà continuità alla pista ciclopedonale esistente da Roserio (sovrappasso via Cristina di Belgioioso) all'interno del parcheggio di porta est per connettersi alla piastra pedonale di MIND. In accordo con gli Enti si valuterà la possibilità di implementare le connessioni ciclopedonali con il quartiere Stephenson attraverso una nuova passerella in scavalco dell'autostrada A4."

In proposito si osserva:

- La proposta relativa al sistema della ciclabilità si pone l'obiettivo di mettere in relazione il sito di MIND con il contesto urbanizzato limitrofo (in particolare Rho-Baranzate-Bollate-Cascina Merlata e il quartiere Stephenson) tramite un sistema di itinerari urbani (fig. 62, IT_urb_3, IT_urb_4, IT_urb_5) e di itinerari naturalistici (fig. 62, IT_nat_1 Parco Groane, IT_nat_2 Parco Sud Milano). Tale proposta, pienamente condivisibile ed auspicabile per il Comune di Baranzate, necessiterà tuttavia per la sua completa attuazione dell'adeguamento dell'esistente sottopasso di via Montello, allo stato attuale provvisto di un solo marciapiede pedonale, nonché del collegamento ciclabile con la rete esistente - ad oggi attestata in prossimità dell'intersezione via Aquileia / Montecassino - i cui costi di progettazione e realizzazione si chiede siano posti a carico del soggetto proponente.
- Analogamente a quanto già osservato per § 4.4.3 Riconfigurazione Accesso Nodo Carcere, in ragione di favorire la massima possibilità di relazione tra il sito MIND ed il contesto urbanizzato limitrofo, si ritiene necessario prevedere una connessione ciclabile - in prossimità del Gate Cargo 11 - tra il sito MIND ed il quartiere Belgioioso-Tonale ubicato in parte in Comune di Baranzate ed in parte in Comune di Milano.

Distinti saluti.

Il Sindaco
Luca Elia



Sede Municipale:
Sede del Servizio:

Via Conciliazione 19, Baranzate, 20021 (MI)
Via Conciliazione 19, Baranzate, 20021 (MI) - Tel. 02/39306.700 - Telefax 02/39306.701

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 18/02/2019 alle ore 13:32:14 (+0100) il messaggio "Prot.N.0002921/2019 - RIF.0021002/2018 - PROCEDURA DI V.A.S. RIFERITA ALLA FASE SUCCESSIVA ALLO SVOLGIMENTO DELL'ESPOSIZIONE UNIVERSALE 2015 PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MEDIANTE APPROVAZIONE DI UN P.I.I., O EQUIVALENTE ED IDONEO ATTO DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, INTERESSANTE I TERRITORI COMUNALI DI MILANO E RHO - OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE E RELATIVI ALLEGATI" è stato inviato da "protocollo@pec.comune.baranzate.mi.it" indirizzato a: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo del messaggio: opec228.20190218133148.12229.04.1.10@pec-email.com

Sezione n.1

(application/xml; name=dati-cert.xml) Nome file:[dati-cert.xml](#)(1 kB)

Sezione n.2

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:[postacert.eml](#)(1 MB)

Sezione n.3

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s) Nome file:[smime.p7s](#)(5 kB)

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: protocollo@pec.comune.baranzate.mi.it" <posta-certificata@pec-email.com>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il: 18/02/2019 01:33 PM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Prot.N.0002921/2019 - RIF.0021002/2018 - PROCEDURA DI V.A.S. RIFERITA ALLA FASE SUCCESSIVA ALLO SVOLGIMENTO DELL'ESPOSIZIONE UNIVERSALE 2015 PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MEDIANTE APPROVAZIONE DI UN P.I.I., O EQUIVALENTE ED IDONEO ATTO DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, INTERESSANTE I TERRITORI COMUNALI DI MILANO E RHO - OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE E RELATIVI ALLEGATI

Priorità: normale

[doc12231220190218134301.pdf\(813248\)](#)

- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni](#) ▼

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [Variante RCS](#)

In riferimento all'oggetto si invia la comunicazione / documentazione allegata. Distinti saluti. La Segreteria Area Sviluppo del Territorio



Al

COMUNE DI MILANO - Area Pianificazione
Tematica e Valorizzazione Aree
via Bernina, 12
20100 MILANO (MI)
Email:
[pianificazionetematicavvalorizzazionearee@
postacert.comune.milano.it](mailto:pianificazionetematicavvalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it)

COMUNE DI MILANO - Area Ambiente ed
Energia
via Beccaria, 19
20100 MILANO (MI)
Email: AMBIENTE@pec.comune.milano.it

e, p.c.

AREA PROGRAMMAZIONE E RELAZIONI
ESTERNE
PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA
PROGETTI PER LO SVILUPPO DELL'AREA
METROPOLITANA E DEL POST-EXPO
STEFANO BURATTI

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E
PROTEZIONE CIVILE
DIFESA DEL SUOLO E GESTIONE ATTIVITA'
COMMISSARIALI
DARIO FOSSATI

CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO
VILLORESI
VIA ARIOSTO, 30
MILANO
Email: etvilloresi@pec.it

Oggetto: Progetto MIND – Milano Innovation District

In riferimento alla proposta progettuale in questione, nell'ambito della procedura VAS I'UTR, in veste di Autorità Idraulica per il torrente Guisa, esprime le seguenti valutazioni.

L'area oggetto dell'intervento è sottoposta ai seguenti vincoli idraulici:

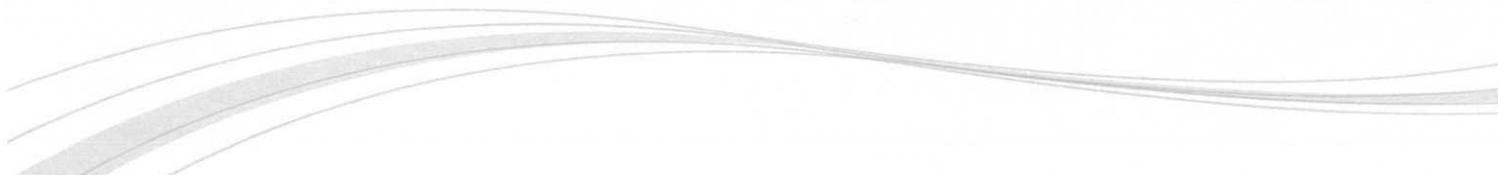
1. I vincoli di inedificabilità assoluta imposti dall'art. 96 del R.D. 25/07/1904 n. 523;
2. I vincoli idraulici derivanti dalle direttive del PAI sui corsi d'acqua ed in particolare sullo studio delle portate sull'area metropolitana milanese;
3. **L'Accordo di programma per la salvaguardia idraulica e la riqualificazione dei corsi d'acqua dell'area metropolitana milanese** sottoscritto nel 2009 tra Regione Lombardia (DG Territorio, Urbanistica, Difesa del Suolo e Città Metropolitana in stretta collaborazione con DG Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione, DG Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile), Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Autorità di bacino del fiume Po e Agenzia Interregionale per il fiume Po con il quale, fra l'altro, sono state definite le seguenti linee d'intervento:
 - a. **strutturale**, da realizzarsi in un arco temporale più lungo e con investimenti economici rilevanti, attraverso opere di contenimento delle portate di piena, come ad esempio la costruzione di aree di laminazione lungo il reticolo idraulico e definito le portate limite ammissibili previste all'imbocco delle tombinature dei corsi d'acqua al fine di evitare le situazioni di allagamento;
 - b. **non strutturale**, di più immediata realizzazione e relativo alle attività di previsione della portata di piena del reticolo idraulico e conseguenti azioni di prevenzione che vedono il coinvolgimento della popolazione e dei gestori dei servizi pubblici.
4. I vincoli conseguenti all'applicazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), redatto dal Distretto Idrografico del fiume Po (ex Autorità di bacino del fiume Po) nell'ambito della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE.

Ancorché buoni ultimi, i vincoli del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) hanno grosse ricadute sui primi tre, rendendoli più vincolanti, rigidi e non derogabili.

Nel Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), redatto dal Distretto Idrografico del fiume Po (ex Autorità di bacino del fiume Po) nell'ambito della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE, l'area del sito EXPO risulta essere interessata dalla presenza di aree di allagamento conseguenti all'esondazione del T. Guisa. Tali aree di esondazione erano state individuate nello "Studio di fattibilità della sistemazione idraulica dei corsi d'acqua naturali e artificiali all'interno dell'ambito idrografico di pianura Lambro – Olona" (2004) dall'allora Autorità di bacino del fiume Po.

In base all'Accordo di programma per la salvaguardia idraulica e la riqualificazione dei corsi d'acqua dell'area metropolitana milanese la Regione ha proceduto con l'avvalimento dei sottoscrittori dell'accordo di programma ed il contributo della società EXPO alla realizzazione di 4 delle 5 vasche di laminazione previste sul torrente Guisa (Ceriano Laghetto, Cesate, Bollate/Garbagnate, Milano - interna al sito EXPO).

Conseguentemente all'entrata in esercizio di dette opere, il comune di Baranzate e la società Arexpo hanno avanzato la richiesta di ripermetroazione delle aree di esondazione previste dal PGRA, producendo degli aggiornamenti allo Studio di fattibilità del 2004. Nello studio prodotto da Arexpo risulta che nel tratto interessato dal sito Expo non si verificano esondazioni e, di conseguenza, le



nuove aree di pericolosità idraulica, coincidono con l'attuale alveo del T. Guisa.

Come risulta dal verbale della CdS in data 19 ottobre 2017 Regione Lombardia, Comune di Milano e Autorità di Bacino distrettuale hanno condiviso la ripermetrazione proposta per l'ambito del sito ex Expo approvandola in linea tecnica; la determinazione in CdS è sufficiente per procedere con l'adeguamento della nuova perimetrazione delle aree allagabili negli strumenti urbanistici dei Comuni, ai fini della realizzazione degli interventi previsti sull'area del sito Expo, nell'ambito del progetto in questione.

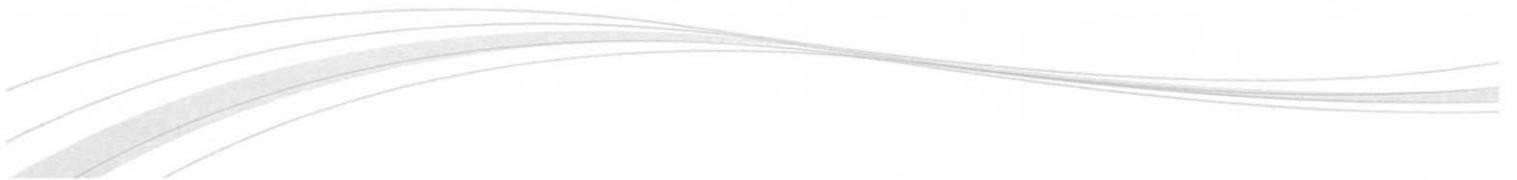
In ogni caso la progettazione degli interventi dovrà:

- tenere conto del **limite inderogabile** di 8,5 mc/s per la portata che può scorrere nel torrente Guisa o Merlata in corrispondenza del manufatto di sottopasso dell'Autostrada A4; conseguentemente, se le portate del corso d'acqua dovessero eccedere tale limite le acque dello scarico del canale delle vie d'acqua dovranno essere interrotte.
- essere condotta nel rispetto delle previsioni del regolamento sull'invarianza idraulica n. 7/2017 alla lr 4/2016, fermo restando il limite di cui al punto precedente.
- Rispettare i vincoli di inedificabilità assoluta imposti dall'art. 96 del R.D. 25/07/1904 n. 523.

Cordialmente

IL DIRIGENTE

SAURO COFFANI



Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: cittametropolitanaregione@pec.regione.lombardia.it" <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il:20/02/2019 12:30 PM

Oggetto:POSTA CERTIFICATA: PROGETTO MIND – MILANO INNOVATION DISTRICT

Priorità:normale

[Segnatura.xml](#)(2984)

[RL_RLAOOAE07_2019_401.pdf.p7m](#)(83531)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni](#) ▼
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [ARCHIVIO DELETED ITEMS DRAFTS](#)
[RECEIPTS SENT ITEMS Variante RCS](#)

REGIONE LOMBARDIA - GIUNTA UFFICIO TERRITORIALE REGIONALE CITTA'
METROPOLITANA Nostri riferimenti interni: Protocollo numero AE07.2019.0002560 del
19/02/2019 15:38 Firmato digitalmente da SAURO COFFANI Elenco allegati:

[RL_RLAOOAE07_2019_401.pdf.p7m](#) -----

----- I documenti allegati alla presente e-mail con estensione .p7m (formato PKCS#7)
sono firmati digitalmente in conformità al DPCM 13/01/2004 e Delib. CNIPA 4/2005. Per
visualizzare, stampare, esportarne il contenuto e per verificarne la firma è necessario disporre di uno
specifico software. Un elenco dei software di verifica disponibili gratuitamente per uso personale è
presente al seguente indirizzo: [http://www.agid.gov.it/identita-digitali/firme-elettroniche/software-
verifica](http://www.agid.gov.it/identita-digitali/firme-elettroniche/software-verifica) -----

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 20/02/2019 alle ore 12:30:54 (+0100) il messaggio "PROGETTO MIND – MILANO INNOVATION DISTRICT" è stato inviato da "cittametropolitanaregione@pec.regione.lombardia.it" indirizzato a: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: 1AAFA7A7-596C-0CF7-7606-32CE02BA6A05@telecompost.it

Sezione n.1

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:[postacert.eml](#)(133 kB)

Sezione n.2

(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:[daticert.xml](#)(824 bytes)

Sezione n.3

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:[smime.p7s](#)(5 kB)

Est Ticino Villoresi

Consorzio di Bonifica

Comune di Milano
A. AMBIENTE,
est ticino villoresi
PG 0088024 / 2019
Del 25/02/2019 15:27:40
ORIGINALE
A: U. AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI



AREA TUTELA E VALORIZZAZIONE RETE E TERRITORIO

CAT. AX10
PROT. 2457
Milano, 19 FEB 2019
Rif.

Spett.le **Comune di Milano**
Direzione Urbanistica
Area Pianificazione tematica e
valorizzazione aree
c.a. Arch. Giancarlo Tancredi

Trasmessa a mezzo pec a:

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it
AMBIENTE@pec.comune.milano.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica riferita alla riqualificazione dell'area Expo mediante approvazione di un programma integrato di intervento, o equivalente ed idoneo atto di programmazione negoziata, interessante i territori comunali di Milano e Rho

Osservazioni

Si fa seguito alla comunicazione del 20.12.2018, acquisita al prot. 15 in data 2.1.2019, per rappresentare quanto segue.

La società Expo 2015 S.p.A., oggi in liquidazione, ha sottoscritto con il Consorzio Est Ticino Villoresi una convenzione "quadro" in data 27.03.2012 al fine di disciplinare, tra gli altri, gli aspetti patrimoniali e gestionali relativi al nuovo canale derivatore "Via d'Acqua Expo 2015" costituito da porzioni esterne al sito espositivo (cd. Tronco Nord dal Canale Villoresi al sito Expo 2015 e tronco Sud dal sito Expo 2015 al Naviglio Grande) ed interne al sito medesimo.

Gli impegni assunti con l'atto summenzionato risultano, ad oggi, ancora non perfezionati, ad eccezione del tronco Nord per il quale lo scrivente Consorzio ha, in virtù del medesimo atto, trascritto presso la conservatoria dei registri immobiliari le servitù di acquedotto gravanti sui beni immobili necessari alla costruzione del tratto di nuovo canale derivatore.

Merita ricordare che, proprio in virtù della riconnessione idraulica tra reti alimentate da una medesima fonte di approvvigionamento (sia il Canale Villoresi che il Naviglio Grande ricevono acque derivate dal F. Ticino attraverso la diga di Panperduto in comune di Somma Lombardo (VA)) era stato possibile escludere dal campo di applicazione VIA sia il tronco Nord che quello Sud.

Come noto il nuovo derivatore è, ad oggi, ancora mancante del tratto terminale di collegamento dal manufatto di scarico nel F. Olona fino al Naviglio Grande. Gli stralci progettuali redatti da MM S.p.A. quali progetti di variante nei mesi antecedenti all'esposizione universale risultano ancora non attuati sebbene sottoposti al vaglio della Conferenza di Servizi Expo 2015.

Per informazioni Settore Grandi Opere, Immobili e Sicurezza

Stefano Burchielli – Email: stefano.burchielli@etvilloresi.it - Tel. 02.48561348

Nella documentazione messa a disposizione per il procedimento in parola non vi è cenno alcuno al completamento della "Via d'Acqua Expo 2015" – a meno di un cenno al paragrafo 7.5.2 - inteso sia come identificazione del tratto di canale interno al sito espositivo di collegamento tra tronco Nord e tronco Sud, sia come completamento del tronco Sud, sebbene numerosi obiettivi e target posti alla base della procedura di VIA fossero indissolubilmente legati alla riconnessione tra reti irrigue inizialmente prevista.

L'attuale destinazione delle acque in transito attraverso il sito Expo, in particolare, non risulta sostenibile in una ottica di lungo periodo sotto il profilo della corretta gestione e distribuzione delle risorse idriche disponibili: gli attuali indirizzi maturati a livello comunitario, infatti, prevedono una generalizzata revisione delle concessioni di derivazione in riduzione, che potrebbero portare ad una penalizzazione delle dispense extra-irrigue.

La mancata previsione del completamento del tronco Sud e del perfezionamento degli accordi di carattere patrimoniale ad oggi ancora cogenti, inoltre, hanno come diretta conseguenza il fatto che il canale perimetrale e la porzione di tronco Sud realizzati – nell'ipotesi di drastica riduzione delle disponibilità idriche garantite dalla rete Villorosi - assumerebbero unicamente la funzione di volano idraulico (necessario al fine di rispettare la cd. Invarianza idrologica) e di scarico nel corpo idrico recettore; nella medesima ipotesi viene meno la necessità che la porzione del tronco Nord della "via d'Acqua Expo 2015" a valle del Canale Scolmatore di Nord-Ovest entri a far parte della rete irrigua consortile, essendo stata costruita quasi unicamente per raggiungere il sito espositivo nell'ottica di un suo attraversamento per poi raggiungere il Naviglio Grande.

Alla luce di quanto sopra esposto lo scrivente richiede un aggiornamento delle previsioni programmatiche contenute nell'ambito della procedura in oggetto che contempli il completamento del tronco Sud della via d'Acqua ed individui compiutamente la porzione di tronco Centrale necessaria a garantire continuità idraulica alle acque defluenti dal Canale Villorosi verso il Naviglio Grande.

Cordiali saluti.

Il Direttore dell'Area Tutela e Valorizzazione
Della Rete e del Territorio
Dott. Roberto Coppola



Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata-- Il giorno 19/02/2019 alle ore 15:39:35 (+0100) il messaggio con Oggetto "Trasmissione nota Prot. n. 2457 del 19.02.2019" è stato inviato dal mittente "etvilloresi@pec.it" e indirizzato a: AMBIENTE@pec.comune.milano.it pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale). L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione L'identificativo univoco di questo messaggio è: opec2891.20190219153935.03573.985.1.69@pec.aruba.it

Sezione n.1

(text/html; charset=iso-8859-1) Nome file:Allegato senza nome 1(604 bytes)

Sezione n.2

(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:daticert.xml(835 bytes)

Sezione n.3

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:postacert.eml(822 kB)

Sezione n.4

(application/x-pkcs7-signature; name=smime.p7s) Nome file:smime.p7s(5 kB)



Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.
Società soggetta a direzione e coordinamento di Asam S.p.A.
in liquidazione

Spettabili
Comune di Milano
Autorità Procedente per la VAS - Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Autorità Competente - Area Ambiente ed Energia
pec: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it
ambiente@pec.comune.milano.it

P.C.
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali
Ufficio Territoriale di Bologna
pec: uit.bologna@pec.mit.gov.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.
Direzione 2° tronco Milano
pec: autostradeperlitaliad2milano@pec.autostrade.it

SATAP S.p.A.
Autostrada A4 Torino-Milano
satap@satapweb.it

Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile
pec: infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Comune di Milano
A. PIANIFICAZIONE
MILANO SERRAVALLE MILANO
PG 079386 / 2019
Del 20/02/2019 10:05:57
ORIGINALE
A: A. PIANIFICAZIONE
TEMATICA E

Milano Serravalle Milano Tangenzia
Uscita

MSN00955803
Prot: 19/3890 - 19/02/2019

Ns. rif. DT/STSR/AP

Oggetto:
Procedimento VAS - COMUNE DI MILANO - Programma Integrato di Intervento a rilevanza regionale (AdP con adesione regionale)
Descrizione: Programma Integrato di Intervento o equivalente ed idoneo atto di programmazione negoziata "Post EXPO"
preliminari osservazioni -

Vs. convocazione del 18/09/2018- Con riferimento a quanto in oggetto, alla documentazione relativa alla procedura così come scaricabile dal sito SIVAS ed ed alla nostra precedente nota (*ns. prot. 18/19623*), si pone all'attenzione di codeste Autorità Procedente e Competente quanto di seguito.

Premesso

- la proposta di variante urbanistica connessa all'Accordo di Programma EXPO del 2011 disciplina la seconda fase relativa alla riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento espositivo EXPO2015;
- la previsione riguarda un ambito, ricadente nei Comuni di Rho e Milano, per una superficie complessiva di oltre un milione di metri quadri;
- nella proposta di variante al PII è prevista la realizzazione di un "Parco della Scienza e dell'Innovazione" con l'insediamento del centro di ricerca promosso dalla "Fondazione Human Technopole", della struttura sanitaria IRCCS dell'Istituto Ortopedico Galeazzi e del Campus Scientifico Universitario dell'Università Statale di Milano;

A. M.



Via del Bosco Rinnovato, 4/A - 20090 Assago (MI)
T +39 02 575941 F +39 02 57594334
serravalle@pec.serravalle.it
www.serravalle.it

P.IVA - C.F. e Reg. Impr. di Milano 00772070157
C.C.I.A.A. di Milano 412618 - Cap. Soc. € 93.600.000 i.v.

- l'insieme di questi nuovi insediamenti pubblici insisteranno su un'area di circa 200.000 mq a nord del "Decumano";



Fig. 12 Individuazione delle superfici pubbliche (grigio) e delle superfici private (blu)

- la proposta di variante in parola prevede di mantenere libera la parte a Sud del Decumano, a disposizione per interventi privati per funzioni residenziali, terziario, commerciale, produttivo, ricettivo, intrattenimento
- sono previsti sviluppi nelle aree limitrofe di Casina Merlata, Stephenson, parco Rho-Arese che unitamente all'intervento in argomento comportano nell'ambito di studio un incremento di oltre 1,7 mln di mq generando una popolazione teorica per oltre 100.000 persone.

Premesso quanto sopra si riportano di seguito preliminari osservazioni-considerazioni al progetto così come depositato agli atti del procedimento di valutazione Ambientale Strategica in oggetto.

Preliminari osservazioni

L'ambito in oggetto è caratterizzato da una rilevante presenza d'infrastrutture di trasporto su ferro (ferrovia, metropolitana e tranvia) e su gomma (autostrade A8, A4, A50, A52, SR1).



Per quanto di competenza, a fronte di un nuovo sviluppo per circa 1 milione di mq ed ad una infrastrutturazione stradale così rilevante, l'unico accesso dal sistema autostradale è garantito dall'uscita di Mazzo di Rho lungo il raccordo tra l'A50 e l'A8.

Come noto è in fase di realizzazione la riqualificazione con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza: con la realizzazione di tale infrastruttura si completerà l'itinerario A50-A52 con la chiusura dell'anello delle Tangenziali di Milano.

Stante la documentazione agli atti, come già anticipato con nostra nota prot.18/19623 si rimarca la necessità di avviare un tavolo di raffronto, proposto da codesta Autorità Procedente durante il Forum Pubblico, con i diversi gestori stradali ed autostradali al fine di approfondire gli studi condotti ed eventualmente individuare soluzione di accessibilità che non pregiudichino l'esercizio autostradale.

L'occasione è gradita per porgere i più cordiali saluti.

MILANO SERRAVALLE
MILANO TANGENZIALI S.p.A.
II DIRETTORE TECNICO
dott. ing. Giuseppe Colombo



Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 19/02/2019 alle ore 16:21:37 (+0100) il messaggio "Procedimento VAS - COMUNE DI MILANO. Programma Integrato di Intervento o equivalente ed idoneo atto di programmazione negoziata "Post EXPO"." è stato inviato da "direzionetecnica@pec.serravalle.it" indirizzato a:

pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it uit.bologna@pec.mit.gov.it
ambiente@pec.comune.milano.it autostradepperlitaliadt2milano@pec.autostrade.it
segreteria.tecnica@serravalle.it clacapria@serravalle.it apanighetti@serravalle.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio:

A92FB645.004F0CB6.06591EC1.AB3375AE.posta-certificata@legalmail.it L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione. -----

Certified email message On 19/02/2019 at 16:21:37 (+0100) the message "Procedimento VAS - COMUNE DI MILANO. Programma Integrato di Intervento o equivalente ed idoneo atto di programmazione negoziata "Post EXPO"." was sent by "direzionetecnica@pec.serravalle.it" and addressed to: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it uit.bologna@pec.mit.gov.it
ambiente@pec.comune.milano.it autostradepperlitaliadt2milano@pec.autostrade.it
segreteria.tecnica@serravalle.it clacapria@serravalle.it apanighetti@serravalle.it The original message is attached. Message ID: A92FB645.004F0CB6.06591EC1.AB3375AE.posta-certificata@legalmail.it The daticert.xml attachment contains service information on the transmission.

Sezione n.1

(text/html; charset=ISO-8859-1) Nome file:Allegato senza nome 1(5 kB)

Sezione n.2

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:postacert.eml(799 kB)

Sezione n.3

(application/xml; charset=UTF-8; name=daticert.xml) Nome file:daticert.xml(1 kB)

Sezione n.4

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:smime.p7s(5 kB)

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: direzionetecnica@pec.serravalle.it" <posta-certificata@legalmail.it>

A: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it,
ambiente@pec.comune.milano.it, uit.bologna@pec.mit.gov.it,

autostradeperlitaliadt2milano@pec.autostrade.it, infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

CC: clacapria@serravalle.it, apanighetti@serravalle.it, segreteria.tecnica@serravalle.it

Ricevuto il: 19/02/2019 04:22 PM

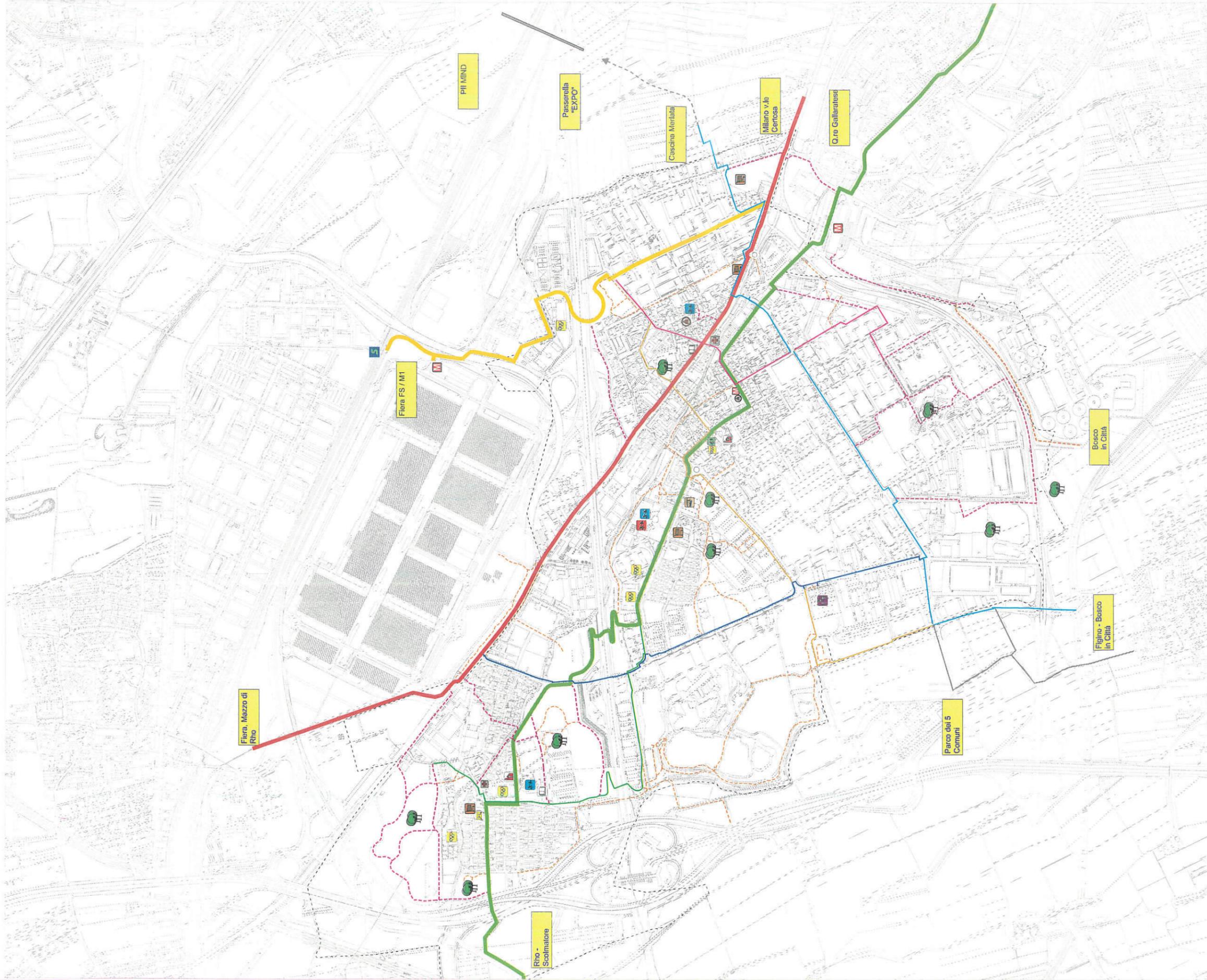
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Procedimento VAS - COMUNE DI MILANO. Programma Integrato di Intervento o equivalente ed idoneo atto di programmazione negoziata "Post EXPO".

Priorità: normale

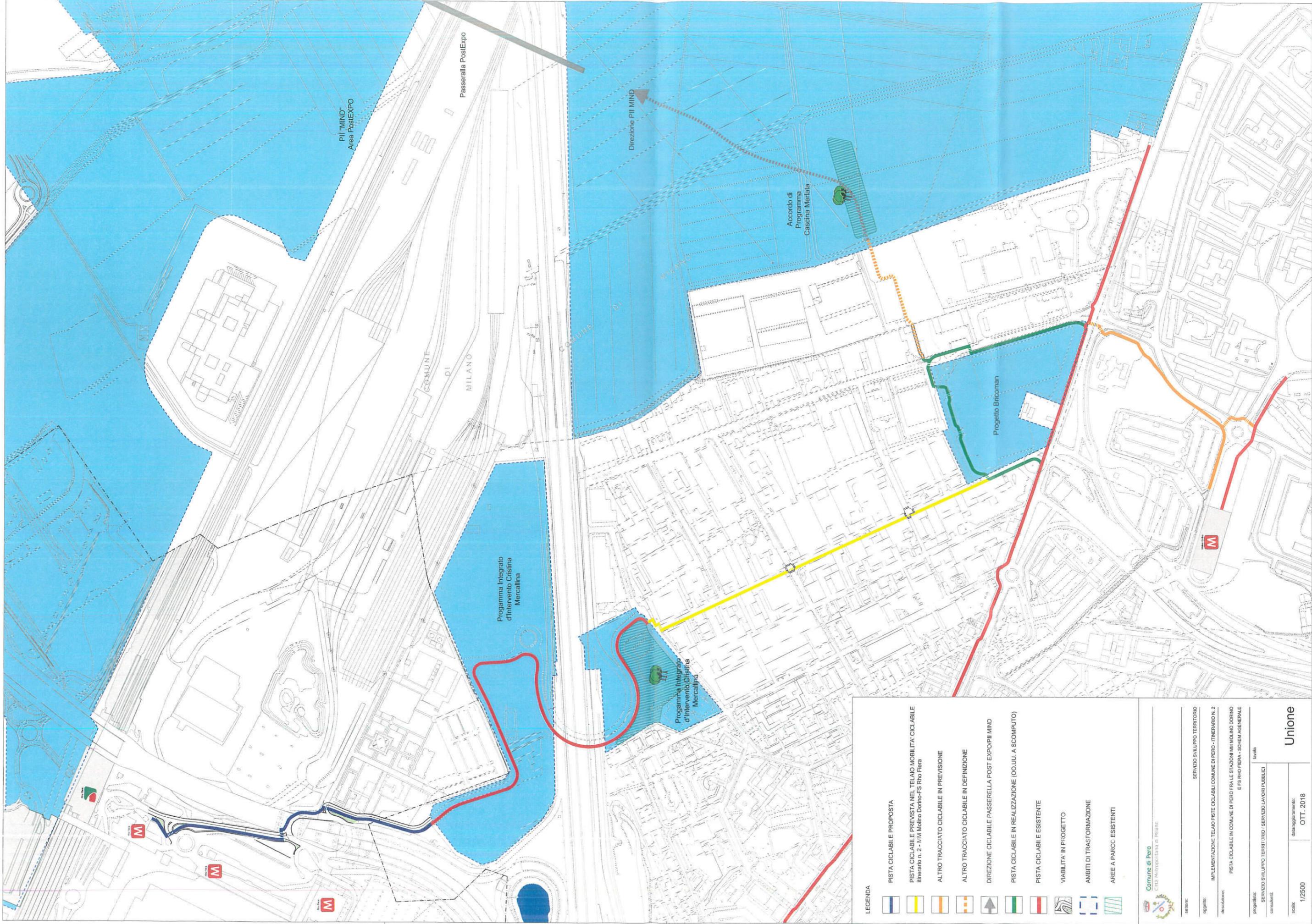
[19-3890_19-2 VAS post EXPO_osservazioni.pdf\(530778\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella Segna come: Da leggere Sposta in: ARCHIVIO DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS Variante RCS](#)

In merito all'oggetto in allegato si trasmette nostra nota prot. 19/3890 con le preliminari osservazioni. Distinti saluti. -- Segreteria Direzione Tecnica Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. Società soggetta a direzione e coordinamento di ASAM S.p.A. in liquidazione Via del Bosco Rinnovato 4/A - Palazzo U9 ? 20090 Assago (MI) T +39 0257594308 www.serravalle.it www.facebook.com/milanoserravalle



Itinerari principali	Itinerari secondari	Altre connessioni
1. Sempione	4. Cascina Merlatà - Figino	Conessioni minori
2. Fiera FS - M1 Molino Dorino	5. Parco 5 Comuni - Alessandrini	Percorsi fruitivi
3. Cerchiate - Molino Dorino	6. Cerchiarello - Cimitero	Direzione PII MIND
	7. Keplero - Mercallina	
	8. Parco Risorgimento - Centro Sportivo	



LEGENDA

-  PISTA CICLABILE PROPOSTA
-  PISTA CICLABILE PREVISTA NEL TELARO MOBILITA' CICLABILE itinerario n. 2 - Il Molino-Dorino-FS-Rho Fiera
-  ALTRO TRACCIATO CICLABILE IN PREVISIONE
-  ALTRO TRACCIATO CICLABILE IN DEFINIZIONE
-  DIREZIONE CICLABILE PASSERELLA POST EXPO/PII MIND
-  PISTA CICLABILE IN REALIZZAZIONE (OO.LUU. A SCOMPUTO)
-  PISTA CICLABILE ESISTENTE
-  VIABILITA' IN PROGETTO
-  AMBITI DI TRASFORMAZIONE
-  AREE A PARCC ESISTENTI

 **Comune di Pero**
 Città Metropolitana di Milano

settore: SERVIZIO SVILUPPO TERRITORIO
 progetto: IMPLEMENTAZIONE TELARO PISTE CICLABILI COMUNE DI PERO - ITINERARIO N. 2
 descrizione: PISTA CICLABILE IN COMUNE DI PERO FRA LE STAZIONI MI MOLINO DORINO E FS RHO FIERA - SCHEM AGENERALE
 proposta: SERVIZIO SVILUPPO TERRIT. / SERVIZIO LAVORI PUBBLICI
 consultat.: lavola

scala: 1/2500
 data/aggiornamento: OTT. 2018

Unione

1.M

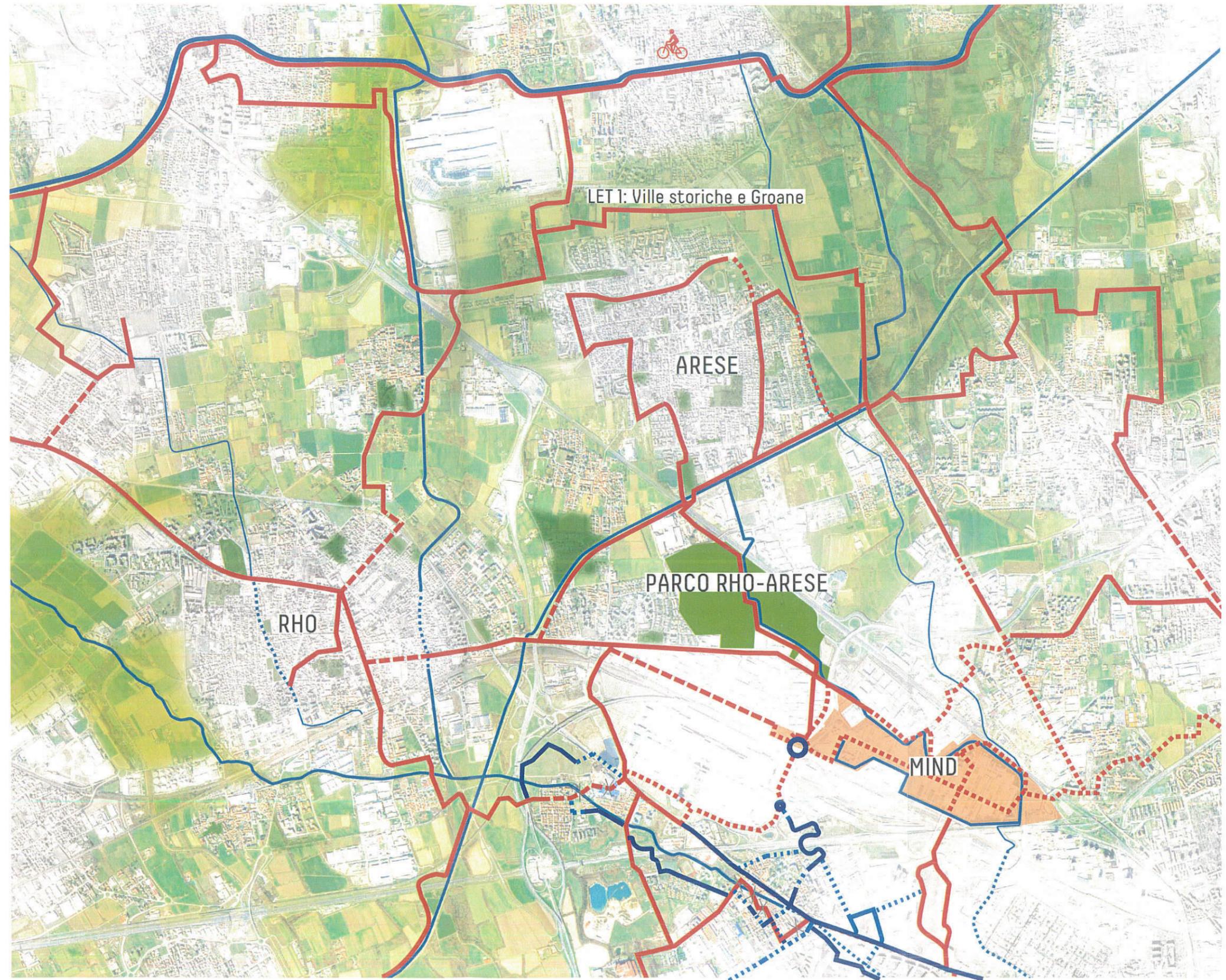
LE CONNESSIONI CICLABILI

NOTE DEL COMUNE DI PERO

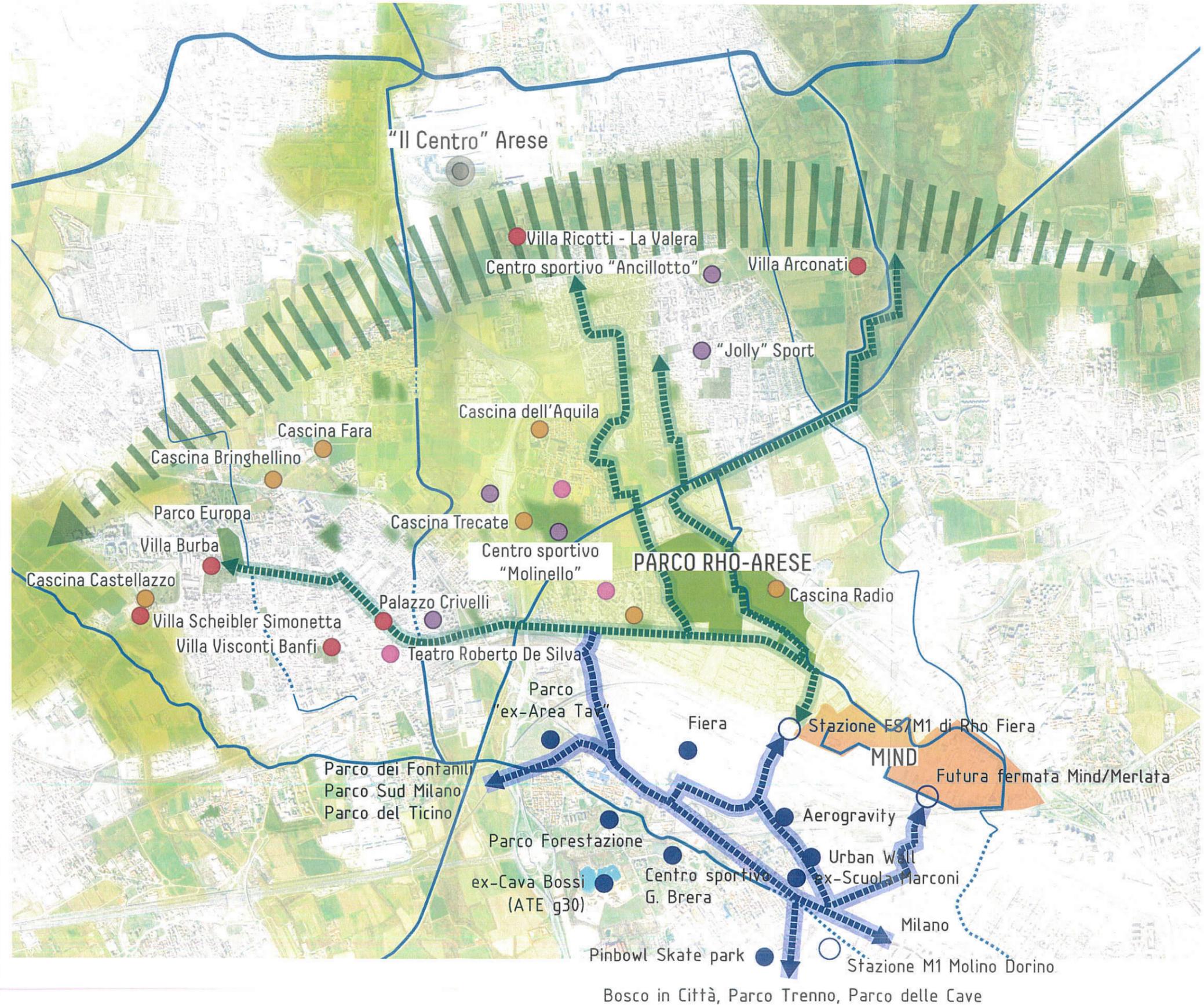
Principali itinerari ciclabili del Comune di Pero

-  Ciclabili esistenti
-  Ciclabili in progetto/ in costruzione
-  Ciclabili in previsione

-  Ambito di valorizzazione paesaggistico ambientale e fruitiva: parco Rho - Arese
-  Ciclabili esistenti
-  Ciclabili in progetto
-  Ciclabili in previsione



1.P LA CONNESSIONE CON IL TERRITORIO





Nuova linea ATM n. 35, passante per Rho Fiera M1, Ospedale Galeazzi, università degli studi MIND, elaborata nel Piano della Mobilità - Progetto MIND

Proposta di modifica alla Linea ATM n. 35 avanzata dal Comune di Pero con chiusura dell'anello M1 Molino Dorino - Rho Fiera M1, passando per il comune di Pero

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

Messaggio di posta certificata Il giorno 19/02/2019 alle ore 15:04:04 (+0100) il messaggio "Prot.N.0003730/2019 - PROCEDURA VAS POST EXPO PII MIND - OSSERVAZIONI COMUNE DI PERO" è stato inviato da "protocollo@comune.pero.mi.legalmail.it" indirizzato a: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it ambiente@pec.comune.milano.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: A92FD957.004E8260.06121F1F.824FC19D.posta-certificata@legalmail.it L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione. -----

----- Certified email message On 19/02/2019 at 15:04:04 (+0100) the message "Prot.N.0003730/2019 - PROCEDURA VAS POST EXPO PII MIND - OSSERVAZIONI COMUNE DI PERO" was sent by "protocollo@comune.pero.mi.legalmail.it" and addressed to: pianificazionetematicavalorizzazionearee@postacert.comune.milano.it ambiente@pec.comune.milano.it The original message is attached. Message ID: A92FD957.004E8260.06121F1F.824FC19D.posta-certificata@legalmail.it The daticert.xml attachment contains service information on the transmission.

Sezione n.1

(text/html; charset=ISO-8859-1) Nome file:Allegato senza nome 1(3 kB)

Sezione n.2

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:postacert.eml(23 MB)

Sezione n.3

(application/xml; charset=UTF-8; name=daticert.xml) Nome file:daticert.xml(1 kB)

Sezione n.4

(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:smime.p7s(5 kB)



Comune di Pero
Città Metropolitana di Milano

Pero, 19/02/2019

Comune di Milano
A. AMBIENTE,
comune di pero
PG 0087663 / 2019
Del 25/02/2019 14:12:24
ORIGINALE
A: U. AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI

Spett.le
Comune di Milano
Area ambiente ed energia
PEC:
ambiente@pec.comune.milano.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica inerente la riqualificazione dell'area post Expo (P.I.I. "MIND"), interessante i territori comunali di Milano e Rho - osservazioni del Comune di Pero.

In merito alla procedura in oggetto, si conferma integralmente il contributo di questo ente già presentato in sede di *forum* pubblico con mail dell'08/10/2018, che si allega quale parte integrante e sostanziale alla presente (Allegato 1) e, alla luce della documentazione aggiornata nel mese di dicembre del Rapporto ambientale e relativi allegati, si specificano alcune osservazioni e proposte come segue.

Si prende atto degli ulteriori elaborati messi a disposizione della procedura che meglio rappresentano il disegno delle connessioni territoriali tra Mind e il contesto circostante (Piano della Mobilità e Studio delle potenzialità e delle connessioni territoriali), in coerenza con quanto richiesto nel contributo dell'8 ottobre scorso. Si rileva, però, che tali analisi si sono concentrate prevalentemente nel settore nord ovest, trascurando il territorio a sud del tracciato ferroviario e dell'autostrada A4, in cui ricade il comune di Pero.

Si chiede, pertanto, di integrare le previsioni con le seguenti proposte:

1. Con riferimento al punto 2 lettere a e b del primo contributo, si ribadisce l'importanza di completare la rete dei percorsi ciclo-pedonali inserendo nella tavola 1M i tratti principali del telaio della ciclabilità urbana del comune di Pero, come meglio rappresentati in colore blu nell'allegato 2.

Si segnalano, in particolare, come strategiche le seguenti connessioni:

- a) **Stazioni Rho - Fiera e asse del Sempione:** le stazioni di Rho - Fiera sono il punto in cui si innesta la rete di piste previste a nord della ferrovia ed il tracciato previsto si sviluppa in prossimità della rotatoria R5 sottostante il cavalcavia della A52 Sempione-A8.

E' auspicabile, che all'altezza della rotatoria si snodino due percorsi ciclopedonali protetti, il primo che, costeggiando il perimetro meridionale dell'insediamento del polo fieristico, si colleghi alla pista lungo la via Sempione (ex SS. 33) in corrispondenza dell'albergo di Fiera e in località Cerchiate (come già previsto con linea tratteggiata rossa nell'elaborato citato) e il secondo che si connetta allo stralcio gamma (in sottopasso all'autostrada A4, già attrezzato con pista ciclabile) e raggiunga il Sempione con radiali nella zona più centrale

Area Risorse, Servizi e Territorio - Servizio Sviluppo del Territorio

Responsabile del procedimento: Simona Losi

Pratica gestita da: Samuele Bagarella | tel. 02.35.37.11.83 | samuele.bagarella@comune.pero.mi.it

Comune di Pero | Piazza Marconi, 2 | 20016 Pero (MI) | tel. 02.35.37.11.1 | fax 02.33.90.575 | C.F. 86502820151 | P.IVA 06721490156

PEC: protocollo@comune.pero.mi.legalmail.it



Comune di Pero

Città Metropolitana di Milano

di Pero e lungo via Piave con possibili connessioni con la direttrice **Molino Dorino - Pero - C.na Merlata - Mind** descritta al punto b.

- b) Molino Dorino - Pero - C.na Merlata - Mind:** questo percorso, oggi in fase di studio preliminare, che si snoda lungo le vie Appennini, Sempione, Monti, Quartiere C.na Merlata e Mind, consente di mettere a sistema più realtà che possono sfruttare, a seconda delle distanze e della convenienza, le stazioni metropolitane e ferroviarie presenti e previste e di completare la rete di mobilità dolce tra Mind e i comuni di Pero e di Milano.
2. I percorsi sopra indicati, come evidenziato in tratteggio blu nella tavola 1.P. (Allegato 3), infatti, concorrono ad estendere le connessioni dell'area Mind anche con il territorio a sud della ferrovia e a connettere l'ambito di valorizzazione paesaggistico ambientale e fruitiva che ha come baricentro il parco Rho-Arese con i parchi a sud ovest (Bosco in città, parco di Trenno e Parco delle cave e Parco dei Fontanili, Parco agricolo sud Milano, Parco del Ticino) e i poli attrattivi di Pero, quali il Parco dell'ex cava Bossi, il centro sportivo oggetto di riqualificazione, le strutture adibite a *action sport*: Areograviy, Urban Wall, Pinbowl skate park.
3. Con riferimento al punto 3 del precedente contributo, si rende necessario implementare le estensioni delle linee esistenti e i nuovi tracciati del TPL in superficie su gomma previsti dal Piano della mobilità per servire Pero e le località di Cerchiate e Cerchiarello, che manifestano una forte domanda di mobilità pubblica, soprattutto per raggiungere i servizi sanitari e scolastici sovraregionali, non facilmente raggiungibili con la metropolitana. La rete prevista, infatti si atterra o transita da Rho Fiera M1 e copre esclusivamente i collegamenti con Milano e i comuni a nord dell'autostrada A4 e i loro poli attrattivi (centri commerciali, ospedali e scuole superiori di Arese, Rho, Passirana, Lainate, Garbagnate, Bollate, Paderno Dugnano, Milano Niguarda).

Per tale ragione si propone di integrare lo studio, collegando Pero e le frazioni alla rete prevista, sia modificando le linee esistenti lungo il Sempione (Z601 e Z606 gestite da movibus e la 528 gestita da ATM) facendole raggiungere la stazione Rho Fiera M1, sia prevedendo che almeno una delle linee citate nel piano della mobilità siano estese all'asse del Sempione in comune di Pero. Si propone, ad esempio, la chiusura ad anello della nuova linea Rho Fiera M1, Mind, quartiere Stephenson, quartiere Cascina Merlata, Molino Dorino M1 (pagg. 62 e 63 del piano), completando il giro con la tratta Molino Dorino M1, Sempione, via Buonarroti, cavalcavia di Mazzo, via Risorgimento, Rho Fiera M1, come rappresentato in linea in colore rosso nell'Allegato 4.

Rimangono a disposizione per approfondire le proposte sopra illustrate in tavoli specifici che auspichiamo vengano promossi per la miglior riuscita dell'intervento anche con riferimento alla sua integrazione con il contesto territoriale.

Distinti saluti.

Allegati:

1. Contributo al *forum* pubblico trasmesso con mail dell'08/10/2018 e relativi allegati;
2. Tavola 1.M "Le connessioni ciclabili estese al comune di Pero";
3. Tavola 1.P "La connessione con il territorio estesa al comune di Pero";

Area Risorse, Servizi e Territorio – **Servizio** Sviluppo del Territorio

Responsabile del procedimento: Simona Losi

Pratica gestita da: Samuele Baganella | tel. 02.35.37.11.83 | samuele.baganella@comune.pero.mi.it

Comune di Pero | Piazza Marconi, 2 | 20016 Pero (MI) | tel. 02.35.37.11.1 | fax 02.33.90.575 | C.F. 86502820151 | P.IVA 06721490156

PEC: protocollo@comune.pero.mi.legalmail.it



Comune di Pero
Città Metropolitana di Milano

4. Tavola "Modifica linea 35".

Il Sindaco
Maria Rosa Belotti

Il presente documento informatico è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce ad ogni effetto di legge il documento cartaceo con firma autografa

I dati di cui al presente procedimento amministrativo sono trattati nel rispetto delle norme sulla tutela della privacy, di cui al regolamento Ue 679/2016.



Pero, 08/10/2018

Spett.le
Comune di Milano
Area ambiente ed energia
mail: ST.PTVA@comune.milano.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica inerente la riqualificazione dell'area post Expo (P.I.I. "MIND"), interessante i territori comunali di Milano e Rho – contributo del Comune di Pero.

Il progetto in esame prevedendo la realizzazione di funzioni pubbliche e private di primaria importanza tali da generare una nuova centralità per tutto il quadrante nord-Ovest di Milano, costituisce un'occasione irrinunciabile per avviare la ricucitura funzionale di una porzione di territorio altrimenti frammentata ed isolata dalla fitta maglia infrastrutturale esistente (autostradale e ferroviaria).

Per evitare che il progetto MIND si configuri come una realtà autoreferenziale e chiusa rispetto ai territori limitrofi, si ritiene necessario, per consentire il superamento della cesura in particolare rispetto all'area a sud ovest del MIND (Zona 8 di Milano e Comune di Pero) sottoporre all'attenzione le seguenti proposte:

- 1) Prevedere la realizzazione di un ecodotto in corrispondenza della passerella ciclopedonale di C.na Merlata (EXPO) e della nuova fermata del passante (scenario di progetto) in zona Stephenson, che garantisca sia la connessione pedonale e ciclabile e la possibilità di estendere il sistema di mobilità *driveless* tra area Mind-C.na Merlata-Molino Dorino-Pero-quartiere Gallaratese e sia la costituzione di un vero e proprio corridoio ecologico che colleghi il parco lineare del MIND con il sistema delle aree verdi di C.na Merlata e del quartiere Gallaratese che potrà consentire anche la connessione con il Parco di Trenno, il Bosco in Città e il Parco dei Fontanili.
- 2) Ampliare il disegno dei percorsi "dolci" (ciclopedonali) previsti all'interno del progetto MIND oltre le "porte" dell'intervento (Passerella EXPO, nuova sottovia ciclopedonale quartiere Stephenson e stazioni di Rho-Fiera) estendendoli alla rete dei comuni contermini, a completamento di percorsi già esistenti o in progetto; in particolare si ravvisa la necessità di prevedere connessioni tra l'area MIND, l'abitato di Pero, la zona 8 di Milano e le stazioni/fermate ferroviarie (Rho- Fiera e Stephenson) e metropolitane (Rho Fiera e Molino Dorino) e gli altri poli attrattori del quadrante nord-ovest di Milano (Fiera Rho-Pero, PII C.na Merlata), dando priorità ai sotto elencati collegamenti previsti dal "Telaio della ciclabilità urbana" del Comune di Pero (vedi allegati 1 e 2):
 - a) collegamenti ciclabili alle stazioni di Molino Dorino e Stazione FS/MM1 Rho Fiera (Mind) connessi con l'asse ciclabile principale Gallarate/Sempione: percorso MM Molino Dorino - Rho-Fiera lungo via Piave e via D'Annunzio (compreso stralcio gamma torna indietro Cascina Merlata in sottopasso all'autostrada A4) con sviluppo del progetto preliminare e necessità di acquisire la disponibilità delle aree con i proprietari (RFI, Fiera Milano, SATAP e Comune di Rho) e ipotesi di raccordo (da sviluppare nell'area di Fiera) tra stazione

Area Risorse, Servizi e Territorio – Servizio Sviluppo del Territorio

Responsabile del procedimento: Simona Losi

Pratica gestita da: Samuele Baganella | tel. 02.35.37.11.83 | samuele.baganella@comune.pero.mi.it

Comune di Pero | Piazza Marconi, 2 | 20016 Pero (MI) | tel. 02.35.37.11.1 | fax 02.33.90.575 | C.F. 86502820151 | P.IVA 06721490156

PEC: protocollo@comune.pero.mi.legalmail.it



FS/MM1 Rho Fiera e piste ciclabili Sempione e parco Fiera per collegarli alle località Cerchiarello-Cerchiate di Pero;

b) collegamento ciclopedonale tra stazione MM1 Molino Dorino/edificato di Pero e PII Cascina Merlata/Mind, utilizzando il sedime sovrastante la sottovia SS 11 – A8: l'ipotesi progettuale, che prevede di raccordarsi ai percorsi ciclopedonali dell'area del PII Cascina Merlata e alla passerella EXPO, è stata presa in esame nell'ambito della Segreteria tecnica dell'Accordo di Programma C.na Merlata e richiede azioni condivise tra le amministrazioni coinvolte per modificare gli accordi pregressi intercorsi tra IISpa/Regione Lombardia e gli ex proprietari delle aree sovrastanti la sottovia SS11 – A8.

- 3) Definire e potenziare la rete del trasporto pubblico locale (TPL) in superficie, che permetta di raggiungere facilmente MIND, gli altri poli attrattori del quadrante nord-ovest di Milano (C.na Merlata, Polo fieristico Rho-Pero e il Polo di Arese) e i principali servizi di interesse pubblico presenti nell'area (ospedali, scuole superiori, servizi pubblici d'interesse generale sovralocali, stazioni ferroviarie, etc.).
- 4) Definizione tra gli enti contermini e i soggetti coinvolti di linee guida/Piano d'Area per la programmazione di azioni condivise di sviluppo e di trasformazione/rigenerazione del territorio circostante all'area MIND, favorendo l'insediamento di servizi e funzioni connesse con quelle in progetto anche nei territori limitrofi, quali residenza e strutture ricettive nelle diverse declinazioni e altre attività economiche (es. nel settore ospedaliero/farmaceutico/alta tecnologia).
- 5) Estendere al territorio circostante i progetti e le proposte particolarmente innovativi previsti per l'area MIND (es. mobilità alternativa, disegno dello spazio pubblico, supporto alla ricerca e innovazione ecc.), coinvolgendo i territori e le amministrazioni vicine.

Rispetto ai temi evidenziati si propone di attivare tavoli intercomunali dedicati, oltre a quelli già programmati (Cabina di regia: strategia della mobilità post Expo e Tavolo potenziamento TPL Nord Ovest).

Distinti saluti.

Il Sindaco

Maria Rosa Belotti

Il presente documento informatico è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce ad ogni effetto di legge il documento cartaceo con firma autografa

I dati di cui al presente procedimento amministrativo sono trattati nel rispetto delle norme sulla tutela della privacy, di cui al regolamento Ue 679/2016.

Allegati:

1. Telaio della ciclabilità urbana;
2. Progetto pista Molino Dorino Rho- Fiera.

Area Risorse, Servizi e Territorio – **Servizio** Sviluppo del Territorio

Responsabile del procedimento: Simona Losi

Pratica gestita da: Samuele Baganella | tel. 02.35.37.11.83 | samuele.baganella@comune.pero.mi.it

Comune di Pero | Piazza Marconi, 2 | 20016 Pero (MI) | tel. 02.35.37.11.1 | fax 02.33.90.575 | C.F. 86502820151 | P.IVA 06721490156

PEC: protocollo@comune.pero.mi.legalmail.it